ROK III. LISTOPAD 1933. NR. 11.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO



POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA P.A.T.
W·A·R·S·Z·A·W·A

Polska Agencja Morska

SP. Z O. O.

POLISH SHIPPING AGENCY LTD.

Adres telegraficzny:
P. A. M.

GDYNIA	GDAŃSK
ul. Świętojańska	Elisabethwall 4
tel. 2957	tel. 24941

Maklerstwo okrętowe. Transporty morskie towarów masowych. Asekuracja transportów morskich.

Agencja linij okrętowych z Gdyni i Gdańska do:

Tallina — Helsingforsu — Rygi — Rotterdamu — Portów Reńskich — Londynu — Hull — Halifax — Nowego Jorku

REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

Ekspedjujemy następ. statki z Gdańska i Gdyni do portów:

WSCHOD. NORWEGJI:

Oslo

oraz inne wschodnio - norweskie porty

par. „SANTA CRUZ" również do Skien, ładuje w Gdyni 28/11 w Gdańsku 1/12
par. „AKERHUS" ładuje w Gdyni 8/12, w Gdańsku 7/12
par. „SANTA CRUZ" ładuje w Gdyni 13/12, w Gdańsku 11/12
par. „AKERHUS" ładuje w Gdyni 20/12, w Gdańsku 19/12

ZACHODN. NORWEGJI:

Stavanger — Bergen — Trondheim

oraz inne zachodnio - norweskie porty

par. „URSA" ładuje w Gdyni 4/12, w Gdańsku 1/12
par. „JAEDEREN", ładuje w Gdyni 18/12, w Gdańsku 15/12
Towary na konosament przejściowy do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Irlandja i wysp Faro.

ZACHODNIEJ SZWECJI:

par. „IWAN" do Malmo, Halmstad i Gothenburg, ładuje w Gdyni 29/11, w Gdańsku 30/11.
par. „IWAN" ładuje w Gdyni 15/12 w Gdańsku 13/12

POŁUDNIOWEJ SZWECJI:

Karlskrona — Kalmar

par. „BORGHOLM" ładuje w Gdyni 14/12 i 22/12

Kłajpeda

par. „BORGHOLM" ładuje w Gdyni 14/12 (via Karlskrona—Kalmar)

PÓŁN. I PŁD. HISZPANJI, PORTUGALJI, GIBRALTARU, FRANC. I HISZP. MAROKKA:

Pasajes — Bilbao — Santander — Musel (Gijou) — La Coruna — Vigo — Oporto — Lizbona Huelva — Sevilla — Cadiz — Gibraltar Tanger — Larache — Port Lyautey — Rabat — Fedhala — Casablanca — Musagan — Saffi — Mogador — Agadir — Melilla — Villa Alhuremas — Ceuta — Tetuan i inne

par. „MELILLA" ładuje w Gdyni 12-13/12 w Gdańsku 10-12/12
par. „LISBOA" ładuje w Gdyni 10-12/1, w Gdańsku 10-12/1

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messyna — Palermo

par. „MANSURIA, ładuje w Gdyni 18-23/12, w Gdańsku 18-23/12
par. „LIVORNO" ładuje w Gdyni 25/1, w Gdańsku 25/1

POŁUDNIOW. AMERYKI:

Rio de Janeiro — Lautos — Buenos Aires — ew. i Montevideo

par. „BORE VIII" ładuje w Gdańsku 4/12
par. „ORIENT" ładuje w Gdańsku ok. 18/12
par. „HERAKLES" ładuje w Gdańsku ok. 2/1

POŁUDNIOWEJ AFRYKI I AUSTRALJI:

Cape Town — Fremantle — Adelaida — Melbourne — Sydney i Brisbane

m/s „TOULOUSE", ładuje w Gdańsku ok. 8/1

LEWANTU:

Algier — Egipt — Palestyna — Syrja — Grecja — Turcja

M/S „GOTLAND", do Algieru, Alexsandrji, Jaffy, Haify, Pireusu, ładuje w Gdyni 4/12 w Gdańsku 5/12
M/S „ERLAND": do Alekandrji, Jaffy, Haify, Bejrutu, Pireusu, Istanbulu, ładuje w Gdyni 11/12, w Gdańsku 13/12
M/S „VIKINGLAND": do Alexandrji, Jaffy, Haify Bejrutu, Pireusu, Istanbulu, ładuje w Gdyni 17/12, w Gdańsku 20/12
M/S „BLÅLAND": do Alexandrji, Jaffy, Haify, Bejrutu, Pireusu, Istanbulu, ładuje w Gdyni 3/1, w Gdańsku 4/1
M/S „HEMLAND": do Alexandrji, Jaffy, Haify, Bejrutu, Pireusu, Istanbulu, ładuje w Gdyni 8/1, w Gdańsku 9/1
M/S „NORDLAND": do Alexandrji, Jaffy, Haify Bejrutu, Pireusu, Istanbulu, ładuje w Gdyni 21/1, w Gdańsku 21/1.

Pozatem przyjmuje się do przewozu towary na konosament przejściowy do

Kanady, U. S. A., Meksyku, Zachodniej Afryki, Golfu Perskiego, Indji, Wschodniej Azji

O zgłoszenia ładunków upraszają i informacji udzielają agenci. Zastrzega sie zmiany.

BERGENSKE

BALTIC TRANSPORTS Ltd. A. G.

GDYNIA, Portowa, Telefon 1230
GDAŃSK, Hundegasse 89, Tel. 225-41

ROK III. LISTOPAD 1933. NR. 11.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, KRAK. PRZEDM. 50. P.A.T. TEL. 687-23 i 233-53. KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR — OSKAR STEMPEL.



Po wspaniałej rozbudowie portu gdyńskiego następuje drugi etap realizacyjny - skierowania wysiłku twórczej woli na wytworzenie z Gdyni ośrodka handlowego o skali międzynarodowej.

I. Mościcki

AUTOGRAF PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ DLA „WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO" Z OKAZJI POŚWIĘCENIA PORTU W GDYNI W DNIU 8 GRUDNIA 1933 ROKU

NA 28 LISTOPADA

K. KORYTOWSKI KOMD. POR.
Szef Sztabu Kierownictwa Marynarki Woj.

DZIEŃ 28 listopada jest i będzie zawsze datą wiekopomną dla marynarki, jak i dla całokształtu spraw morskich w Polsce.

Przed trzystu przeszło laty (wówczas, gdy wyjątkowo mieliśmy flotę wojenną), flota ta odniosła zwycięstwo w boju pod Oliwą; czasy to dawne, a data, tak znamienna dla odtworzonej floty w Polsce odrodzonej, dowodząca, że stworzona wówczas flota, znacznie słabsza od floty przeciwnika — umiała zwyciężać!



Ale nie dlatego tylko data 28 listopada pozostanie wiekopomną. — W dniu tym w roku 1918, a więc zaledwie dni kilkanaście po odzyskaniu niepodległości, Naczelnik Państwa Józef Piłsudski wydał dekret, nakazujący stworzyć w Polsce marynarkę!

Dekret ten jest rzeczą niezwykłą, gdy się uprzytomni, że wówczas, piętnaście lat temu, nie mieliśmy jeszcze dostępu do morza, nie mieliśmy nawet granic ustalonych — za to wrogów czyhających na naszą niepodległość, ze wszystkich stron świata było dosyć. Gdy wspomnimy sobie ówczesne, nieuregulowane jeszcze stosunki wewnętrzne, jasnem jest, że w tych warunkach wydanie dekretu, nakazującego tworzyć marynarkę, było podwaliną do przygotowań do nieznanego jeszcze wówczas, bo dopiero za półtora roku mającego nastąpić objęcia wybrzeża morskiego, — było skierowaniem państwowej myśli w społeczeństwie na konieczność zbudowania Polski z oparciem o morze, — było czemś wielkiem, czemś wieszczem...

Dlatego też data 28 listopada, jeżeli nie jest jeszcze przez ogół społeczeństwa należycie doceniana, to będzie nią w przyszłości, a dekret z tego dnia 1918 roku, będzie jeszcze jednem ogniwem w wieńcu podzięki i wdzięczności potomnych dla jego Twórcy.

Dekret ten, wydany w zaraniu Niepodległości, był również powodem do optymizmu dla garstki ludzi, około jego wprowadzenia w czyn pracujących, — był otuchą w chwilach ciężkich prób, które realizację spraw morskich w Polsce spotykały.

Główne nadzieje na wolny dostęp do morza ogniskowały się w życzeniach otrzymania Gdańska, tego naturalnego naszego portu, leżącego u ujścia największej polskiej rzeki i użycia jego wojennych urządzeń, jego bogatego arsenału i stoczni z wykwalifikowanym w budowie okrętów i łodzi podwodnych personelem — jako polskiego portu wojennego, tego niezbędnego gniazda, mającego umożliwić powstanie i rozwój nieodzownej dla państwa opartego o brzeg morski, siły zbrojnej na morzu.

Gdy jednak ta możliwość nie nastąpiła — wówczas dekret z dnia 28 listopada, będący rozkazem Wodza, nie dopuścił do zawahania, do ustania w wysiłkach nad jego wykonaniem i wtedy — zrodziła się myśl o Gdyni.

I myśl ta została zrealizowana. Tam, gdzie nietylko 15, ale nawet 8 lat temu pasły się kozy na mokradłach gdyńskich torfowisk, wyrosła Gdynia — port i miasto — godna chluba obecnego pokolenia.

Wizja Żeromskiego z ostatniej części „Wiatru od morza" stała się rzeczywistością.

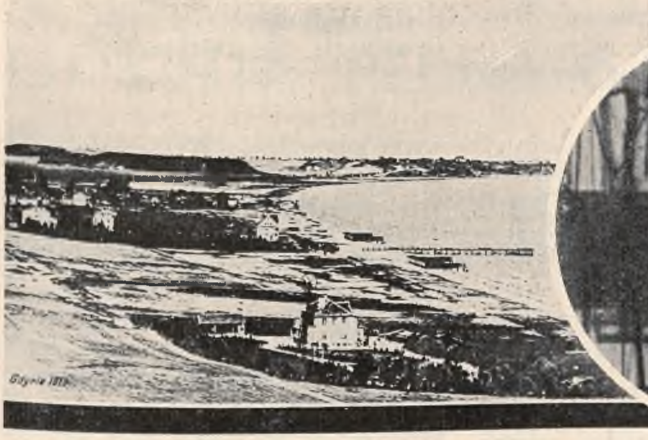
Poza portem handlowym, poza miastem kilkudziesięciotysięcznem, istnieje tam nasz port wojenny, gdzie się znajduje nasza siła zbrojna morska, mająca strzec coraz to zwiększającego się splotu interesów Polski na morzu — coraz to głębszej zależności Polski od tego morza.

Zapoczątkowane dekretem z 28 listopada 1918 roku istnienie marynarki jest już faktem dokonanym, — flota nasza żyje i czuwa i rozwijać się nadal musi i będzie, jako ten czynnik, któremu w dziesięć lat po wydaniu dekretu z 1918 roku rozkazał jego twórca Marszałek Polski, że ma się stać — *„jednem z najmocniejszych ogniw naszej mocarstwowości!"*

Rozkaz ten musi być wykonany.



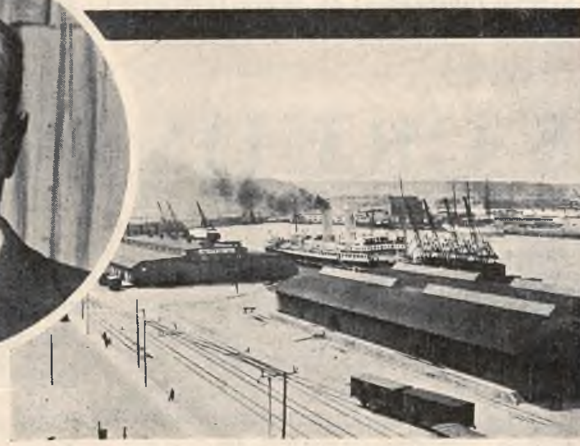
K. Korytowski komd. por.



Gdynia w roku 1913

INŻ. EUGENJUSZ KWIATKOWSKI





Gdynia w roku 1933

MORZE
W POLITYCE GOSPODARCZEJ POLSKI

KAŻDY żywotny naród, pragnie ugruntowania swej świadomości w celu swoich wysiłków, każde społeczeństwo program dla swych dążeń, perspektywy dla swych prac i ofiar. Program — oznacza potrzebę ograniczenia swoich możliwości dziś, po to, by zwiększyć swe szanse w przyszłości. Tylko jednostki i społeczeństwa zamierające nie mają dalszych celów, nie mają programu i zdolności do czynienia nakładów inwestycyjnych, gdyż wyłącznym ich celem jest chwila bieżąca.

Jednym z takich celów, jedną z takich podstawowych idei, któremi żyje społeczeństwo nowej, odbudowanej, zjednoczonej i niepodległej Polski jest sprawa morza, sprawa naszego bezpośredniego, naprawdę wolnego i nieskrępowanego dostępu do morza, jest sprawa, której na imię „Gdynia". To słowo, to pojęcie „Gdynia" ulegało wielu ważnym ewolucjom w ciągu ostatniego dziesięciolecia. A więc początkowo była to mała i miła wioska rybacka, kaszybsko-polska, odcięta od świata morzem i piaskiem; a zaraz potem poczęła się nowa historja dla tej małej Gdyni, tak jak gdyby ona stała się naprawdę symbolem całej, odrodzonej ze zniszczenia, z zapomnienia, z upadku nowej Polski. Rozpoczął się ruch na polskiem wybrzeżu Bałtyku. To miało być tu jakieś nowe letnisko, to szykował się tu port rybacki. Ale życie gospodarcze 30-miljonowego państwa, tak bogatego w surowce i pracę ludzką, a odciętego na swych granicach lądowych od świata, od wielkich ruchów gospodarczych, domagało się czegoś innego.

Był wprawdzie Gdańsk; przez Traktat Wersalski został on związany z gospodarstwem Polski; przez szereg stuleci współpracował on ściśle z Polską, z jakże widoczną korzyścią dla siebie; tu każdy niemal stary kamień, stara budowla mówiła o świetnej hanzeatyckiej przeszłości tego pięknego miasta; o jego organicznym związku z Polską. Ale Gdańsk z r. 1920 został postawiony na rozdrożu. Z jednej strony interes gospodarczy Gdańska wymagał popierania interesów Polski, z drugiej — tendencje polityczne i narodowe pchały Gdańsk do mnożenia konfliktów z Polską. Mimo tych wszystkich trudności — zdolność przeładunkowa portu gdańskiego, wynosząca w chwili ustalenia wzajemnych zobowiązań gdańsko-polskich ok. 3 milj. ton rocznie okazała się zamała.

W czasie wojny polsko-bolszewickiej powstały w Gdańsku trudności przy zaopatrywaniu Polski w broń i amunicję; w r. 1924 powstały w Gdańsku trudności przy eksporcie drzewa; w r. 1925 w grudniu składy portowe nie mogły pomieścić zboża, które stało dłuższy czas w wagonach; w tym samym roku gdy wagony kolei polskich szły od morza puste, 50% rud żelaznych ze Szwecji przewoziły na Śląsk koleje niemieckie przez niemieckie porty; w r. 1926 szwankował silnie przeładunek węgla; w r. 1927 eksportowany cukier uciekał do Szczecina, gdyż nie mógł się pomieścić w Gdańsku; w r. 1928 łatwo psujące się towary spożywcze polskie (jak np. bekony, jaja, masło) nie mogły się pomieścić w chłodniach gdańskich itd.

Okazywało się coraz dobitniej i jaśniej, że gospodarstwo polskie jest za biedne, by mogło tolerować monopolowy charakter jedynego portu, tu monopol, albo kartel usuwający konkurencję gospodarczą portów, stałby się grobem ekspansji handlowej tak wielkiego i tak silnie przebudowującego się państwa. Ono musi mieć kontakt handlowy ze światem. Tymczasem granice lądowe zarówno pod wpływem wojny celnej niemieckiej, jak i pod wpływem realizujących się szybko haseł autarkji w państwach ościennych poczęły coraz bardziej zamierać, jako instrument międzynarodowej wymiany towarowej.

Odwrotnie nasze własne wybrzeże morskie poczęło szybko demonstrować swoje walory ekonomiczne. Tu nie było ani hamulców ani „kwasów" politycznych, tu wszystko bez zastrzeżeń harmonizowało się z polityką gospodarczą państwa i rządu. Jeszcze więc „molo" nie było gotowe i „zarefulowane" do ostatka, a już tysiące wagonów z polskim towarem biegło do Gdyni.

P r a c o w a ć, ż y ć i b i ć r e k o r d z a r e k o r d e m t o b y ł o h a s ł o G d y n i. To też stopniowo Gdynia stawała się symbolicznem pojęciem wielkiego portu handlowego, zespołu kilkudziesięciu dźwigów pracujących bez przerwy, olbrzymich magazynów i chłodni, symbolem szybko rosnącego miasta, powstających banków, fabryk, przedsiębiorstw handlowych i maklerskich, ale ponadto i przedewszystkiem symbolem tej Polski, która wyrusza na bój o lepszą przyszłość, która ani pod grozą wojny celnej, ani pod naporem trudności w Gdańsku i Genewie, ani pod uciskiem kryzysu nie zamierza i nie chce wywieszać sztandaru kapitulacji!

I Gdynia bije się zwycięsko dalej, a l a t a m i j e j n a j w i ę k s z e g o s u k c e s u p r z e ł a d u n k o w e g o s ą w ł a ś n i e l a t a o s t a t n i e. Dziesiątki portów bałtyckich pozostały za Gdynią w tyle i dziś w pracy techniczno-portowej Gdynia stoi trzy razy wyżej, niż Gdańsk w r. 1913 po stuletniem pruskiem panowaniu.

Społeczeństwo zrozumiało, że

twórcza praca na wybrzeżu jest nowem, drugiem i wielkiem prawem Polski do własnego etnograficznie brzegu morskiego; że praca ta stwarza nowe fundamenty dla gospodarczej odbudowy i przebudowy Rzeczypospolitej.

Więc też w pracy tej musimy niezłomnie trwać przy programie, który zdołał zjednoczyć cały naród, i który zwie się dziś krótko:

G D Y N I A.

8 GRUDNIA 1933 R.

MGR. PR. FR. SOKÓŁ
Komisarz Rządu m. Gdyni

UROCZYSTE poświęcenie Portu Gdyńskiego, mające się odbyć w dniu 8 grudnia, będzie nietylko aktem solennym powierzenia Nieustającej Opiece Boga wielkiego dzieła naszego budownictwa państwowego: będzie ono miało jeszcze inne znaczenie, doniosłość którego chciałbym tutaj w paru słowach omówić.

Uroczystość ta będzie generalną inspekcją wspaniałego dorobku, zbliżającego tak bardzo, tak bezpośrednio świat cały do Polski.

W jednym dniu stanie przed oczyma Dostojnego Włodarza Rzeczypospolitej i Dzielnych Jego Pomocników całkowity wynik kilkuletniego zgodnego a znojnego i gorączkowego trudu Narodu.

Rozległe baseny portowe, do których wpłynąć mogą największe kolosy transoceaniczne. Długa łamana linja kamiennych nabrzeży, noszących nazwy niemalże wszystkich krajów zamorskich. Las dźwigów potężnych, rzucających częstokroć jednym zamachem stalowego ramienia dziesiątki tonn z brzegu na okręt i z okrętu na brzeg. Sznur składów obszernych, często o kilku piętrach, o wielu tysiącach metrów kwadratowych powierzchni. Gęsta pajęczyna torów, wplatająca się w sieć kolei, łączącej Port z każdym zakątkiem kraju. Tłum gmachów, mieszczących urzędy i władze morskie, przedsiębiorstwa żeglugi, handlu zamorskiego i przemysłu morskiego.

Obok na wzgórzach rozrosło się miasto o 40.000 ludności, miasto ze wszelkiemi urządzeniami nowoczesnemi: ulepszonemi jezdniami, elektrycznością, wodociągiem, kanalizacją, komunikacją autobusową, bulwarami, parkami, budowlami z pod igły na wszelki użytek mieszkańców.

A po drugiej stronie czuwa nad całością Port Wojenny.

Rezultat przeglądu musi wypaść więcej, aniżeli dobrze, skoro się zważy, że 10 lat temu nie było tu nic, prócz diun piaszczystych, błotnistych torfowisk i kilku ubogich bezładnie rozrzuconych chałup rybackich, resztki ich jeszcze się kryją pomiędzy wielopiętrowemi kamienicami, jakby poto, by być skalą porównawczą przyszłości i teraźniejszości.

Wzruszenie i duma ogarnia, gdy się ogląda w jednej chwili, w jednym rzucie oka owoc tytanicznej pracy tysięcy rąk i setek mózgów i to — rąk i mózgów naszych, polskich.



Mgr. Pr. Fr. Sokół

Tak. Pierwszy etap pracy skończony. Mamy twór gotowy, gotowe narzędzie wolnego przerzutu nadmiaru dóbr od nas za morze i z za morza do nas — idealny instrument wymiany.

I teraz, zwolniwszy tempo budowania, należy się zastanowić nad wydoskonaleniem konstrukcji, zacząć dążyć do pełnego jej wyzyskania.

W jakim kierunku winno pójść doskonalenie i wyzyskanie?

W porywie tworzenia, w ferworze wysiłku niejedna powstała rysa na dziele naogół wielkiem i doskonałem, a największa z nich — to niedociągnięcie budowy miasta do budowy portu i wynikła stąd w konsekwencji trudna sytuacja finansowa gminy. Należy dystans skrócić, podnieść miasto do poziomu portu, dając możność wykończenia programu inwestycyjnego w takiej skali, jaka miastu pozwoli odgrywać w pełni rolę najbliższego zaplecza portu, jakiem jest przecie z natury. A więc ułatwić mu powołanie do życia szeregu urządzeń aprowizacyjnych, zdrowotnych, kulturalnych i dalej ulżyć mu w dźwiganiu nadmiaru zobowiązań.

Następnie trzeba intesywniej kontynuować powiązanie ściślejsze i portu, i miasta z zapleczem, a przedewszystkiem z ziemią pomorską: wszak jej nadmiar produktów rolniczych i Gdyni się przyda i za morze da się wywieźć. A więc dalsza budowa nowych arteryj komunikacyjnych i dalsza rekonstrukcja taryf, zbliżająca do Gdyni odległe centra wytwórczości naszej i przyjaznych nam sąsiadów.

Wreszcie problem uprzemysłowienia Gdyni. A więc zachęta i doping kapitału prywatnego do uruchomienia w Gdyni szeregu warsztatów z różnych branż, a w pierwszym rzędzie tych, które zapewnią wywóz gotowego produktu zagranicę, głównie produktów rolnych.

W krótkim artykule jestem zmuszony pominąć wiele, innych dziedzin, które ulepszeń lub uzupełnień wymagają: niektóre z nich są bardzo skomplikowane i zawiłe, często splecione ze sobą, i żmudnych wymagają badań i opracowań fachowych. Pozwolę sobie wymienić tylko rodzaje zagadnień: a więc sprawy polityki nawigacyjnej, handlowej, finansowej, podatkowej, celnej, terenowej, budowlanej i organizacji pracy w porcie [1]).

Rozwiązanie wielu kwestyj będzie musiało znaleźć swój wyraz bądź w tworzeniu nowych ustaw, uzupełniając w ten sposób już dość bogaty dorobek legislacyjny, odnoszący się do samej Gdyni.

I tak święto cudowne pierwszych dni tworzenia minęło — czas na mrówczą pracę dnia powszedniego. Tamen cum Deo!

---

[1]) Omawia te zagadnienia wraz z niektóremi przezemnie poruszonemi, pewne nawet dość szeroko i szczegółowo, bardzo dobra nowa praca o Gdyni Dra Tadeusza Spitzera p. t. „Gdynia i jej znaczenie dla gospodarstwa Polski", wyróżniona na II konkursie Instytutu Bałtyckiego.

INŻ. CZESŁAW KLARNER
Prezes W-skiej Izby Przem.-Handl.

GDYNIA PIERWSZYM ETAPEM

DZIEŃ poświęcenia portu gdyńskiego przypadł w okresie przełomu w ustosunkowaniu się całego społeczeństwa a przedewszystkiem jego czynników gospodarczych do zagadnienia portu polskiego.

Opinja publiczna przyzwyczajając się do myślenia o jakiem dziele zbiorowem ma z reguły na oku najbliższy, uchwytny etap tego dzieła, to też społeczeństwu polskiemu przedewszystkiem drogą się stała idea własnego portu.

Port ten już stoi, możemy być dumni z dokonanego wyboru miejsca na budowę portu, z jego urządzeń technicznych i przeładunkowych, wreszcie z jego żywotności objawiającej się we wzroście przewozów, w czasie w którym inne porty, przedtem kwitnące z niepokojem sumują zmniejszające się cyfry obrotów. Rachuba nasza okazała się zupełnie ścisłą, realną.

Nietylko czysto zewnętrzny obraz doskonałych konstrukcji portowych, zatrudnionych urządzeń przeładunkowych i pełnych magazynów oświetlonych wymowną cyfrą sześciu miljonów ton przeładowanych towarów, lecz także bardziej wnikliwa analiza charakteru obrotów gdyńskich pozwala twierdzić o zakończeniu pierwszej części pracy.

O znaczeniu portu świadszy ilość i rodzaj połączeń z innemi portami. W Gdyni w ostatnim czasie, w ostatnich dniach niemal dokonano wiele. Port, wśród połączeń którego wyliczyć można: połączenia północno i południowo - amerykańskie, połączenia wschodnio - azjatyckie, nawet połączenia australijskie, połączenia śródziemnomorskie i wszystkie niemal połączenia północnoeuropejskie nie jest już oczywiście portem o ograniczonych interesach, lecz portem światowym.

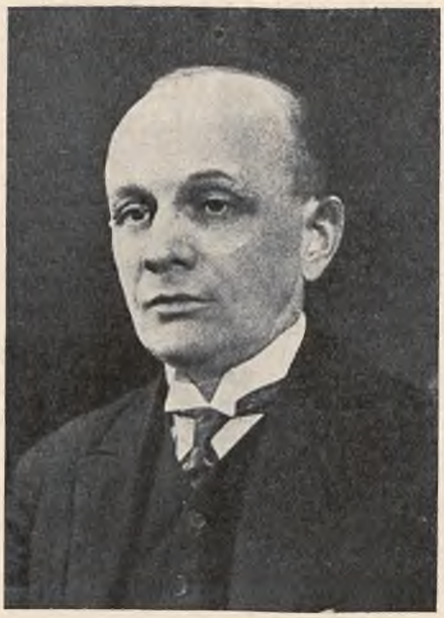
Także różnorodność i obfitość nomenklatury towarów obrotu gdyńskiego, zwłaszcza w przywozie świadczy dobitnie o istotnem znaczeniu Gdyni w handlu Polski ze światem.

Gdynia dzisiejsza nie jest już Gdynią z przed niewielu jeszcze lat — nie jest portem eksportu węgla, importu kilku grup towarów masowych. Jednakże wszystkie te pocieszające stwierdzenia nie są głosem poczucia spełnionego obowiązku, przeciwnie winny być zachętą do podjęcia nowych trudów.

Dowodem sprawności gospodarki narodowej jest jednak nie osiągnięcie pewnego celu, pewnej korzyści gospodarczej — lecz ciągłość i trwałość wysiłku, która nakazuje, natychmiast po osiągnięciu jednego etapu kusić się o zdobycie następnego, wynikającego z naturalnego rozwoju wypadków.

Tym następnym etapem jest usamodzielnienie się Polski w handlu światowym, przedewszystkiem przez, nazwijmy rzecz szczerze i po imieniu — stworzenie nieistniejącego handlu morskiego.

Wyliczone wyżej warunki techniczne i komunikacyjne Gdyni stwarzają z niej doskonały aparat tego handlu, który jednak ożywiony być



Inż. Czesław Klarner

musi inicjatywą i wolą jednostki gospodarczej - kupca, przemysłowca i bankiera.

Nie możemy tutaj oczekiwać niczyjego nacisku ani nawet niczyjej wydatniejszej pomocy. Rząd uczynił już wszystko, pobudował port, uplanował w ten sposób cła i inne środki polityczno - handlowe, aby dać maximum korzystnych warunków handlowi morskiemu — reszta pracy należy do sfer gospodarczych.

Na czem polega właściwie tworzenie handlu morskiego?

Odpowiedź jest krótka — na dotarciu do pierwszego i głównego źródła produkcji towaru przywożonego z za morza, na bezpośredniem dotarciu do odległego rynku zbytu, na ofiarowaniu swego pośrednictwa sąsiadom.

Niedawno jeszcze woziliśmy do Gdyni bawełnę ze składu w Bremie, wełnę z Liverpoolu, skóry z Hamburga, dzisiaj bezpośrednie ładunki tych towarów płyną z Argentyny i Australji.

Trzeba jednak zapytać się czyja ręka teraz kieruje temi ładunkami? Czy kupiec polski, który zdołał zmusić hamburski czy liverpoolski dom handlowy do bezpośredniego załadowania do Gdyni, nie jest zdolny i bez tego domu handlowego dotrzeć do wytwórcy, czy kupiec polski wiedząc, że towar eksportowany przez niego do Hamburga odejdzie następnym statkiem do Szanghaju, nie może zatroszczyć się, aby towar ten sprzedać wprost do Chin.

Ogromne są wprawdzie trudności, które stoją temu na przeszkodzie. Nikły, nie sięgający nawet w latach najlepszej konjunktury jednego procentu, udział Polski w handlu światowym, jest okolicznością, która niesłychanie utrudnia zadanie.

Większe są jeszcze trudności wynikające z wewnętrznych polskich warunków, przedewszystkiem zaś z ubóstwa i sztywności rynku pieniężnego i kapitałowego. Tembardziej jednak pilnem staje się przełamanie pewnej polskiej właściwości psychicznej, objawiającej się w przywiązaniu do utartych dróg handlowych i małej przedsiębiorczości.

Gra jest warta świeczki; nie popełnimy błędu szacując koszta obcego pośrednictwa w przywozie i wywozie z Polski na 10% sumy obrotu, czyli na blisko 200 miljonów złotych rocznie, a niema potrzeby mówić, jaki wpływ na saldo bilansu handlowego, tę źrenicę życia gospodarczego Polski, wywarłoby zatrzymanie takiej sumy, a nawet jej części, w rachunkach naszego bilansu płatniczego.

Nie należy przytem zapominać, że w oparciu na wyrobionych drogach handlowych dla własnego eksportu i importu — ofiarować można pośrednictwo swe sąsiadom, którzy ze względów geograficznych lub gospodarczych nie mogą, lub jeszcze nie mogą zdobyć się na własny handel morski.

Wprawdzie nikt już dzisiaj nie może brać na serjo poglądu, że Polska położona jest na rozstajnych drogach handlu między wschodem a Zachodem; jednakże w ograniczonym promieniu pośrednictwo handlowe polskie wcale nie należy do fantazji.

Okres tworzenia handlu morskiego, który nazwaliśmy drugim etapem polskiej polityki gospodarczej, na tyle doniosłym, że wobec niego port Gdyński schodzi z roli celu do roli

środka, w pewnym stopniu już się rozpoczął.

Jednakże okres ten jest typowo pionierski ze wszystkiemi zaletami, ale i nie bez wad jemu właściwych, i czas już pomyśleć o szerokiej propagandzie, mającej na celu przekonanie najszerszych kół gospodarczych o doniosłości nowego zadania.

Dodać jeszcze należy, że handel morski nie jest jeszcze ostatnim etapem pracy gruntującej Polskę na morzu. Stare przysłowie „handel idzie za banderą" straciło dzisiaj w znacznej mierze, wobec cmentarzysk uwiązanych okrętów, wiele ze swej aktualności; flota własna nie jest nieodzownym warunkiem penetracji handlowej. Jednakże należy mieć nadzieję, że okres ten minie. Powinien zostać wykorzystany dla znalezienia własnych dróg handlowych.

Jak port gdyński stał się punktem wyjścia dla rozwoju handlu morskiego, tak zkolei, osiągnięcie pewnego poziomu tego rozwoju stanie się hasłem do dalszej rozbudowy floty handlowej i to jest etap trzeci, który pozwoli na zaoszczędzenie ceny płaconej zagranicy za usługi komunikacyjne.

Obecnie zaś starać się należy, aby w Gdyni obok firm ekspedycyjnych coraz liczniej powstawały firmy handlowe o faktycznie światowym zakroju i poważne zakłady służące t. zw. przemysłowi handlowemu.

Ponieważ w pracy nad tem nie można dość wysoko ocenić roli czynnika psychicznego — uwaga wszystkich organizacyj gospodarczych, nietylko w Gdyni, lecz i w każdem najodleglejszem ośrodku gospodarczym Polski winna być skupiona na budzeniu zainteresowania handlem morskim.

Na zakończenie można wyrazić wiarę, że tak jak w ciągu paru lat, niemal niedostrzegalnie, dzięki ubezpośrednieniu połączeń, Gdynia z filjalnego portu europejskiego zamieniła się w port światowy, tak w ciągu następnych lat kilkunastu Gdynia z portu komunikacyjnego zamieni się w port handlowy w najpełniejszem znaczeniu tego pojęcia.

DR. ROMAN GÓRECKI
Prezes Banku Gosp. Krajowego

ZNACZENIE PORTU GDYŃSKIEGO DLA POLSKI

W DĄŻENIACH poszczególnych państw do pełnego rozwoju swych sił i wywalczenia jaknajwiększego znaczenia wśród innych narodów morze było zawsze czynnikiem niezmiernie doniosłym. Będąc najłatwiejszą i najtańszą drogą, ułatwia nawiązanie bezpośrednich stosunków ze wszystkiemi krajami, nawet z najodleglejszemi częściami świata. Posiadanie własnego wybrzeża morskiego i możność jego wykorzystania posiada znaczenie tak polityczne jak i gospodarcze. Gospodarcze znaczenie polega na ułatwieniu ekonomicznego rozwoju danego państwa, w swobodnem realizowaniu jego polityki gospodarczej oraz dużych korzyściach, płynących z własnego handlu i pośrednictwa dla obcych. Obok tych materjalnych korzyści posiada również duże wartości moralne przez to, że wzmaga poczucie pełnej niezależności danego kraju.

Dawna Rzeczpospolita Polska posiada od XV wieku wolny dostęp do morza i własny port w Gdańsku, który w oparciu o handel polski doszedł do wielkiego rozkwitu i potęgi. Od chwili rozbiorów Polską wcielona do trzech obcych organizmów państwowych nie mogła rozwijać swej samodzielnej polityki gospodarczej, a w szczególności polityki handlowej, która uzależniona była od woli państw zaborczych.

Odrodzona Polska otrzymała wprawdzie dostęp do morza, jednak swobodne i niczem nieskrępowane korzystanie z portu gdańskiego zostało w praktyce silnie ograniczone, choć zarówno względy historyczne jak i gospodarcze przemawiały za przyłączeniem tego portu do Polski. Silny rozwój gospodarczy młodego Państwa Polskiego wymagał równie silnej ekspansji gospodarczej na zewnątrz. Równocześnie jednak stosunki z dwoma największemi sąsiedniemi państwami tak się układały, że życie gospodarcze Polski zmuszone było do szukania rynków zbytu dla swych produktów, czy to rolniczych czy przemysłowych, w odległych krajach. Rozwój wymiany towarowej Polski z zagranicą kierować się musiał w tych warunkach coraz więcej na drogę morską, z coraz większym udziałem portów polskiego obszaru celnego. Tak więc udział tych portów (a początkowo samego Gdańska) w handlu zagranicznym Polski pod względem wagi wynosił w 1922 r. 7,2%, w 1925 r. 16,3%, w 1929 r. już 41,5%, w 1932 r. 67,7% a za pierwsze 10 miesięcy b. r. 70%. Wzrosła również wartość przewozów towarowych przez dwa porty, wynosząc w stosunku do wartości handlu towarowego z zagranicą w 1929 r. 27,5%, w 1932 roku 42,1%, a za 10 miesięcy b. r. 51,6%.

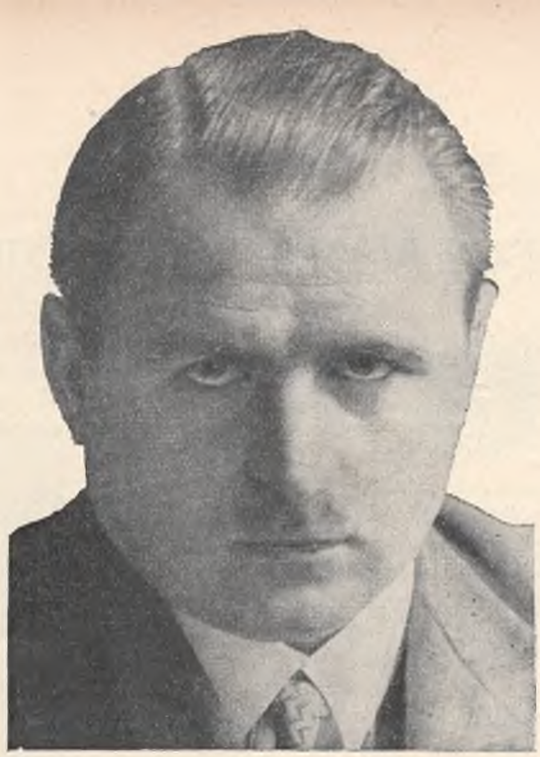


Dr. Roman Górecki

Silny wzrost przewozów morskich wystąpił zwłaszcza po 1926 r. t. j. po rozpoczęciu planowej budowy portu w Gdyni. W miarę bowiem rozwoju obrotów towarowych drogą morską powstawały nowe zadania przed handlem zagranicznym, których realizację umożliwiało dopiero posiadanie własnego portu w Gdyni. Gdańsk bowiem, jako jedyny port na terenie polskiego obszaru celnego, musiał w miarę wzrostu obrotów Polski z zagranicą okazać się niewystarczający dla niej, pod względem swej sprawności technicznej, a monopolistyczne stanowisko Gdańska w polskim handlu morskim, mogłoby również stać się niebezpieczne tak ze względów gospodarczych jak również dlatego, że w wielu posunięciach władz Wolnego Miasta ujawniały się wpływy czynników pozagospodarczych, wysoce szkodliwych dla Polski. Obok tych wszystkich względów, a zwłaszcza technicznej niewystarczalności Gdańska, na budowę własnego portu na Bałtyku wpłynęły również i inne przyczyny. Handel polski—jak wspomniałem—musiał po wojnie zmienić swe kierunki, do czego obok posiadania własnych portów konieczne są własny odpowiedni aparat handlowy i własna flota. Powstał więc problemat budowy portu w Gdyni. Planowa budowa tego portu, rozpoczęta dopiero w 1926 r., już w przeciągu kilku lat doprowadziła do tego, że z małej osady rybackiej powstał nowoczesny port i ruchliwe miasto handlowe. Budowa Gdyni dokonana

Stworzenie portu w Gdyni, jest jednym z etapów w wyścigu pracy, zapowiedzianym przez Wodza Narodu. W dniu 8 grudnia r. b., w dniu poświęcenia portu winniśmy sobie uprzytomnić, że związanie Polski z morzem — to gwarancja Jej dalszego mocarstwowego, politycznego i gospodarczego rozwoju.

Wiceprezes B.G.K.



dużym wysiłkiem nie była jednak tworem doraźnego programu gospodarczego, ale wynikiem potrzeb ekonomicznych kraju.

Gdynia stała się ośrodkiem handlu morskiego Polski. Równolegle bowiem z rozwojem portu gdyńskiego następował rozwój polskiej floty handlowej i tworzenie się kadr polskiego kupiectwa morskiego oraz całego aparatu pomocniczego, eliminując obce drogo opłacane pośrednictwo. Pomimo braku tradycyj pracy na morzu, przez posiadanie własnego portu i możności swobodnego z niego korzystania rozwija się zamiłowanie do morza i handlu morskiego. Przyczyniły się do tego utrudnienia, jakich doznawało polskie życie gospodarcze ze strony portu gdańskiego mimo wysokich opłat za jego pośrednictwo. Budowa polskiej floty handlowej, wymagająca dużych wysiłków kapitałowych, rozpoczęta została z inicjatywy rządowej i poczyniła do dzisiaj również duże postępy. Istniejąca w Gdyni Państwowa Szkoła Morska corocznie dostarcza polskiej flocie nowych kadr marynarzy.

W dziedzinie inicjatywy nowych gałęzi handlu zagranicznego Polski Gdynia umożliwiła liczne, dla życia gospodarczego niezmiernie korzystne posunięcia. Dzięki bowiem wysokiej sprawności technicznej i organizacyjnej portu gdyńskiego oraz jego rzutkości akwizycyjnej rozwinięty został eksport wielu artykułów poprzednio niewywożonych lub wywożonych w niewielkich ilościach za drogiem pośrednictwem obcych portów. Również w dziedzinie organizacji przywozu Gdynia umożliwia ukształtowanie handlu w takiej mierze, jaka odpowiada interesom rozwoju gospodarczego kraju. Całość obrotów towarowych z zagranicą została usprawniona przez możność swobodnego rozwijania tych dziedzin handlu zagranicznego, które dla gospodarstwa polskiego są korzystne, jak również przez zawiązanie bezpośrednich stosunków handlowych, czy to z odbiorcami polskich produktów, czy też z dostawcami niezbędnych artykułów i surowców. Rozwój wielu nowych dziedzin handlu zagranicznego wymagał nowych urządzeń na przechowywanie i składowanie, które też w Gdyni zostały pobudowane. Dzięki Gdyni uzyskano wpływ na politykę cen wielu artykułów w obrotach zagranicznych przez możność korzystania z chłodni, składów i obrotu uszlachetniającego.

Gdynia dzięki swemu doskonalemu rozplanowaniu i zastosowaniu najnowszych urządzeń technicznych należy do najtańszych portów bałtyckich. Taniość Gdyni widoczna była zwłaszcza w porównaniu z kosztami w porcie gdańskim, który dla wyrównania szans konkurencyjnych zmuszony był obniżyć swoje opłaty średnio o 20 — 40%. Rozwijając się stale, port gdyński osiągnął w roku ubiegłym pod względem tonażu przybyłych statków trzecie miejsce wśród portów bałtyckich za Kopenhagą i Sztokholmem, prześcigając inne porty, posiadające wielowiekowe tradycje jak Gdańsk, Malmö i Szczecin.

W handlu zagranicznym Polski przewozy przez Gdynię stanowią z roku na rok coraz wyższy odsetek, całe systemy innych utrudnień w obrocie międzynarodowym jak reglamentacje, kontyngenty, zakazy przywozu i inne zarządzenia uniemożliwiają wręcz normalne obroty towarowe między państwami, praca pionierska na polu handlu zagranicznego jest niezmiernie doniosła. Droga morska spełnia w tej dziedzi- który w 1928 roku wynosił zaledwie 6,6%, w 1930 r. jeszcze 14,5%, w 1932 r. 32% a za 10 miesięcy b. r. 37,4%. Pod względem wartości w ostatnim okresie 10 miesięcy b. r. przeszło przez Gdynię około 30% wszystkich towarów.

Dzięki swej sprawności i taniości Gdynia poza obsługiwaniem handlu polskiego może się stać zarówo portem przywozowym jak i wywozowym dla innych państw jak Czechosłowacja i Rumunja i przyczynić się do zwiększenia tranzytu przez Polskę. Już dziś przez Gdynię przechodzi dużo przesyłek do Czechosłowacji (bawełna, rudy).

Będąc dużym ośrodkiem handlowym, Gdynia staje się również ośrodkiem przemysłowym nietylko dla artykułów związanych ściśle z morzem, jak przemysł rybny, ale także dla zakładów przetwarzających przywożone surowce (np. łuszczarnia ryżu, olejarnie), których produkty mogą służyć nietylko na potrzeby rynku wewnętrznego lecz także do dalszego reeksportu.

Znaczenie portu gdyńskiego stale się zwiększa również dzięki rozbudowie jego połączeń komunikacyjnych z krajem. Szczególnie otwarta niedawno linja kolejowa, łącząca Gdynię ze Śląskiem, najważniejszym ośrodkiem przemysłowo - górniczym w Polsce, podniosła nasze zdolności dowozowe do portu i przyczynia się do obniżenia kosztów transportu. Uruchomienie tej linji będzie miało szczególnie duże znaczenie przy eksporcie węgla, będącego obecnie najważniejszym artykułem wywozu przez port gdyński.

Znaczenie Gdyni w życiu gospodarczem Polski wzrasta stale z roku na rok. Szczególnie w obecnym czasie, gdy wysokie mury celne oraz nie pierwszorzędne zadanie, co młodemu portowi polskiemu zapewnia trwale warunki rozwoju. Port w Gdyni jest rezultatem olbrzymiego wysiłku i tylko dalsza stała troska i ciągła praca nad jego rozwojem nietylko Rządu ale całego społeczeństwa zapewnić mu może rolę i znaczenie, do jakiego został powołany.

MARJAN TURSKI
Dyr. Państw. Inst. Eksport.

POLITYKA EKSPORTOWA I POLITYKA MORSKA

OKRES kryzysu gospodarczego jest okresem, powodującym bardzo głębokie zmiany w strukturze naszego eksportu. Istnieją wszelkie dane, aby przypuszczać, iż zmiany te okażą się w dużym zakresie trwałemi, t. j. pozostawią ślady również w przyszłości niezależnie od wahań ogólnej konjunktury gospodarczej. Stwierdzić należy, że w tej dziedzinie kryzys przyniesie nam pewne korzyści. Pod wpływem mianowicie trudności w zbycie towarów polskich na rynkach najbliższych, nastąpiło poważne przesunięcie się kierunków naszego eksportu na rynki bardziej odległe. Tak więc np. kraje zachodnio-europejskie, które w r. 1928 obejmowały 18,8% naszego eksportu, w roku ubiegłym obejmowały już 37,2%, podobnie kraje zamorskie zwiększają swój udział w wywozie polskim z 3,1% na 7,6%.

Podkreślić wypada, że to przestawianie się eksportu polskiego na bardziej odległe, a więc trudniejsze rynki, posiada ścisły odpowiednik w zmianach w strukturze towarowej wywozu. Rynki bowiem odległe z najrozmaitszych racyj, wśród których sprawy transportowe zajmują poważne miejsce, są odbiorcami głównie towarów gotowych. Jest zaś powszechnie wiadomem, że właśnie wyroby gotowe są temi, w których cenie zawarty jest największy udział kosztów pracy, których przeto wywóz jest dla całokształtu interesów gospodarczych kraju najkorzystniejszy.

Wspomniane zmiany w strukturze naszego eksportu łączą się najzupełniej ściśle z drogami eksportu. Związki te mają charakter funkcjonalny, to znaczy, iż zdobycze naszej polityki morskiej w dużym stopniu umożliwiły nam przestawienie kierunków eksportu, z drugiej zaś strony tendencje kierunkowe eksportu stawały się podłożem do wykonywania programu morskiego. Udział portów polskich w wywozie naszym wynosił w r. 1930 — 55%, w roku ubiegłym 71,6%, w roku bieżącym liczba ta podnosi się znacznie; mamy tu na myśli dane ilościowe, którym nie odpowiadają ściśle liczby, dotyczące wartości eksportu. W wartościowych rozmiarach eksportu wywóz przez porty wynosił w roku 1930 — 32%, w roku ubiegłym 47%. Te cztery liczby dowodzą, że obserwując z każdego punktu widzenia, stwierdzić możemy stale rosnący udział transportu morskiego w naszej ekspansji gospodarczej. Jednocześnie jednak okazuje się, że przy pomocy naszych portów, wywozimy głównie towary niskowartościowe, podczas gdy eksport wyżej uszlachetniony kieruje się bądź drogami lądowemi, bądź przez porty obce. Tak więc przeciętna wartość statystyczna tony eksportowej wynosiła w roku ubiegłym dla całego eksportu przez porty tylko 52,6 zł.

Zjawisko to pozostaje w pewnej sprzeczności z uwagami, zamieszczoniemi na wstępie niniejszego artykułu. Stwierdziliśmy, iż relatywnie wzrasta wywóz do krajów odległych, odbierających wyroby wysoko-wartościowe, z natury rzeczy korzystających z transportu morskiego. W tym punkcie dotykamy zagadnienia, które jest jednem z najważniejszych w dziedzinie naszego handlu zagranicznego, zwłaszcza handlu morskiego. Mamy na myśli pośrednictwo portów obcych, przedewszystkiem niemieckich, które przejmują znaczną część towarów wywożonych z Polski, wskutek zarówno dogodnych połączeń komunikacyjnych, jakiemi dysponują, jak również wskutek usług pośredniczych, oddawanych nam przez tamtejsze kupiectwo.



Dyr Marjan Turski

W roku 1929 wartość teoretyczna tony towaru w obrocie przez Gdańsk i Gdynię wynosiła 143 zł., podczas gdy ta sama wartość teoretyczna w obrocie przez porty obce wynosiła aż 883 zł.

Jest oczywistem, że walka z obcem pośrednictwem toczona w sposób bezpośredni, a więc w jakiejkolwiek formie utrudniająca działanie tego pośrednictwa, byłaby dla nas szkodliwa. Ze wszechmiar natomiast racjonalną jest akcja, zmierzająca do zastąpienia pośredników zagranicznych przez nasz własny aparat handlowy, a zwłaszcza własny aparat transportowy. Proces ten następuje. Udział towarów wysoko przetworzonych w obrotach portów polskich, a zwłaszcza Gdyni, ustawicznie wzrasta. Dzieje się to zarówno dzięki wzmacnianiu się aparatu handlowego Gdyni i przyzwyczajeniu się eksporterów do dokonywania we własnym zakresie funkcyj spedycyjnych, związanych z eksportem jak również dzięki usprawnieniu się połączeń żeglugowych Gdyni. W chwili obecnej Gdynia, stawszy się portem pierwszej strefy, posiada najzupełniej dogodne połączenia łamane z wszystkiemi nieomal krajami świata, tak, iż całkowity koszt transportu zaoceanicznego z miejscowościami położonemi wewnątrz kraju z reguły, okazuje się niższym przez Gdynię, aniżeli przez Hamburg czy Bremę.

Stworzone zostały w ten sposób podstawowe warunki do dalszego rozwoju morskiej ekspansji handlowej w kierunku już jakościowym, a nie wyłącznie ilościowym. Życzyćby sobie należało, aby te możliwości materjalne zostały wykorzystane w jaknajszerszym stopniu przez kupców polskich. Obserwujemy w tej dziedzinie nader intensywną działalność wszelkich zainteresowanych czynników urzędowych, samorządu gospodarczego etc., które spotykały się z pełnem zrozumieniem ważności sprawy ze strony poszczególnych zakładów przemysłowych i handlowych.

Można przeto z zaufaniem wyrazić pogląd, że możliwości stworzone przez ostatnie posunięcia w zakresie naszej polityki żeglugowej zostaną przez handel wykorzystane w pełni, w ślad za czem pojawi się konieczność dalszego usprawnienia połączeń okrętowych Gdyni.

Zważywszy zaś, że Gdynia jest już obecnie największym portem bałtyckim, liczyć się można z ewentualnością uznania jej za t. zw. port bazowy, co w praktyce byłoby jednoznaczne ze zrównaniem pod względem frachtowym portu gdyńskiego z przodującemi portami handlowemi świata.

NASZE MIASTO

BUDOWA niezaprzeczenie polskiego, oraz całkowicie znajdującego się pod kierownictwem władz państwowych, portu gdyńskiego, wskazuje naszemu narodowi nowe, niewyzyskane jeszcze drogi rozwoju.

Wielki ten wysiłek twórczy dzisiejszego pokolenia jest jakby aktem trwałego przymierza, zawartego przez dwie znające się oddawna, ale dość obce sobie potencje: Polskę i Morze, których siły we wspólnych czynach dotychczas niewykorzystane, mogą stać się przecież życiodajnem źródłem niezłomnej potęgi kraju Orła Białego.

Dzięki Gdyni otwarły się szeroko wrota na świat, ukazując niekończące się szlaki morskie, a jednocześnie, z każdą nową cegłą, wmurowaną w twarde fundamenty portowego grodu, kruszy się i łamie samolubna polityka miasta, położonego przy ujściu polskiej Wisły. Ono to, korzystając z prawa wyłączności, zyski swoje w ciągu długich lat historji ponad interes Państwa wynosiło.

Wielkie zadania, jakie dziś stają przed młodą Rzeczpospolitą, mające oparcie w przymierzu z wiecznym żywiołem, doprowadzić muszą do wytężonej i wytrwałej współpracy całej Polski z jej pobrzeżem, a więc przedewszystkiem z Gdynią i Gdańskiem. na zasadzie zgodnego dążenia do wspólnego dobra i lojalnego ustosunkowania się miast do Państwa.

Rośnie z roku na rok, oraz rozwija się świetnie w chlubnej i żmudnej pracy dla narodu, najmłodsze nasze miasto, a u stóp jego szemrzą wieczną opowieść fale morskie.



I staje się kluczem szczerozłotym, otwierającym nieskończone możliwości rozstrzygnięcia zawiłych, a przez wieki nierozwiązanych zagadnień, zawartych w dwuch wielkich nareszcie dla każdego Polaka wyrazach: Polska i Morze.

Gustaw Orlicz-Dreszer.
Krotoszyn, 28 listopada 1933 r.

BUDOWA PORTU W GDYNI

Konsul francuski w Gdyni, prezes Francusko-Polskiego konsorcjum budowy portu w Gdyni, Roger Le Goff udzielił naszemu współpracownikowi następującego wywiadu:

W ROKU 1924 Rząd Rzeczpospolitej Polskiej zlecił budowę portu Gdyni Konsorcjum Francusko - Polskiemu. Pierwotny projekt budowy miał zakres więcej niż wąski i celem jego było zrealizowanie budowy portu o stosunkowo niskich możnościach przeładunkowych.

Dla pełnego zobrazowania wysiłków i prac, do których reprezentowane przezemnie Konsorcjum zostało powołane, pozwolę sobie użyć cyfr mających to w sobie, że najwłaściwiej i najlepiej informują zarówno fachowców, jak i szeroki ogół.

A więc pierwotny projekt obejmował prace, których wartość przedstawiała w sobie sumę 48 milj. zł. Już jednak przy realizowaniu pierwszego „małego planu“ wskazana przezemnie suma okazała się niedostateczną i dla wykonania robót dodatkowych wyznaczone zostały nowe fundusze, wynoszące 32 milj. złotych.

Jak więc widzimy, realizowanie pierwszego projektu objęło pracę o łącznej wartości 80 milj. zł. Po wykonaniu pierwszej serji prac konsorcjum polsko-francuskie otrzymało zlecenie na budowę portu rybackiego, o wartości 10 milj. zł. i po zrealizowaniu tej budowy przystąpiło do wykonywania drugiego rozszerzonego planu, obejmującego port gdyński w dzisiejszych rozmiarach.

Prace wykonane w tym okresie przedstawiają wartość 48 milj. zł. i są już prawie całkowicie zrealizowane, gdyż pozostało robót zaledwie za 4 milj. zł. do całkowitego urzeczywistnienia drugiego planu.

Mówiąc o pracach, związanych ze wzniesieniem portu w Polsce, tej najwierniejszej sojuszniczce mojego kraju, ogarnia mnie duma, nietylko jako fachowca i specjalisty, lecz jako francuza, że przy pomocy tak szczupłych środków wzniesiona została budowa, będąca jedną z największych inwestycji w obecnych czasach w Europie.

Budowa ta wzniesiona została według oryginalnych, niestosowanych nigdzie jeszcze dotychczas wzorów i jako taka stanowi ostatni wyraz techniki w tym względzie.

Jako fachowiec muszę stwierdzić, iż tak doskonałych urządzeń portowych, jakiemi dysponuje Gdynia, nie ma na świecie. W znacznej mierze przyczyniło się do tego niezwykle korzystne położenie naturalne portu Gdyni, które pozwoliło zastosować tutaj nieznaną jeszcze metodę zapuszczania w głąb morza kessonów. Gdzieindziej, przy mniej korzystnem położeniu naturalnem, praca ta pociągnęłaby za sobą dla jej sfinalizowania wydatki idące w wiele setek miljonów złotych, w Polsce natomiast nietylko że została ona wykonana niesłychanie tanio, lecz ponadto osiągnięto przy niej rekord pod względem czasu zużytego dla jej zrealizowania.

Gdy przed dziesięciu laty przyjechałem do miejsca, które się dziś nazywa Port Gdynia, a które było wówczas piaszczystem wybrzeżem, w celu wzniesienia niewielkiego portu, który według pierwotnego planu obejmował pracę łącznej wartości 48 milj. zł., to wówczas wyobrażałem sobie przyszłą Gdynię, jako parutysięczne miasteczko, przy trzeciorzędnym porcie. Nigdy jednak nie przypuszczałem, że przybierze ona tak imponujące rozmiary, jak obecnie.



Konsul Roger Le Goff

Polska i polacy dumni być mogą z dokonanego dzieła, gdyż pod każdym względem przedstawia ono do-

skonałość i wzór, ze wszech stron godzien naśladowania.

Pominąć również nie można faktu, iż port Gdynia wzniesiony został wyłącznie rękami polskiego robotnika, przy współudziale techników i inżynierów polskich.

Zaledwie kilku fachowców wraz ze mną stanowiło załogę cudzoziemską.

Również materjały użyte na jego budowę były pochodzenia wyłącznie polskiego.

Na zakończenie dodać muszę, iż prace hydrauliczne zostały przy budowie portu prawie całkowicie wykonane, niemniej jednak, dla zwiększenia intensywności przeładunkowej portu ma być wykonana jeszcze trzecia serja prac o wartości 20 milj. zł. W tej sprawie toczą się już pertraktacje pomiędzy rządem Rzpl. Polskiej a Konsorcjum Francusko-Polskiem i, jak przypuszczam, zostaną sfinalizowane pomyślnie i Port Gdynia stanie się w całem tego słowa znaczeniu portem pierwszej klasy, pod każdym względem najwspanialszym portem na Bałtyku.

HENRYK DROZDOWSKI
Dyr. Izby Handl. Polsko-Węgierskiej w Warszawie

TRANZYT WĘGIERSKI PRZEZ GDYNIĘ

CENTRALNE położenie geograficzne Polski na szlaku obrotu towarowego pomiędzy państwami północy i południa nie jest dotychczas dostatecznie wykorzystane, jeśli chodzi o wymianę towarową pomiędzy szeregiem państw nadbałtyckich i Węgrami.

Statystyka uczy nas, iż mimo wielkiej odległości od Węgier, Szwecja importowała w roku ubiegłym z Węgier prawie tąsamą ilość towarów, co Polska, a razem z Norwegją, Finlandją, Estonję i Łotwą — półtora raza tyle. Natomiast eksport z tych wszystkich krajów do Węgier stanowił zaledwie czwartą część eksportu polskiego.



Dyr. Henryk Drozdowski

W chwili, gdy w ogromnej walce o rynki zbytu, wszystkie państwa starają się bezpośrednio dotrzeć do swych naturalnych odbiorców, ważnem spostrzeżeniem będzie, że wymiana towarowa pomiędzy krajami nadbałtyckiemi a Węgrami ma dużo naturalnych walorów i winogrona węgierskie, wczesne owoce, jarzyny, wina tokajskie i t. p. artykuły tym większy będą miały zbyt na rynkach północy, im większe udogodnienia dla ich przewozu da państwo tranzytowe, jakiem jest Polska. Tranzyt ten musi być przedewszystkiem tani, a następnie szybki.

Dotychczasowe drogi przewozu towarów węgierskich do krajów północnych przeważnie omijały nasze koleje i porty, a szły kolejami niemieckiemi przez Szczecin lub nawet Hamburg. Często też statki szwedzkie, wyładowując ładunki, przeznaczone dla Węgier w portach holenderskich, stamtąd zabierały ładunki węgierskich winogron lub śliwek, którym ta okólna droga kolejowa kalkulowała się ze względu na tani konosament powrotny.

Jak wiadomo, stawki na przewóz tranzytowy kolejami polskiemi do portów polskich są dla wszystkich naszych sąsiadów południowych, a więc dla Czechosłowacji, Rumunji i Węgier bardzo korzystnie skalkulowane. Bezpośrednia taryfa kolejowa, oparta na t. zw. „Porozumieniu kolejowem" Polski z Węgrami, miała na celu zwiększenie tranzyta z Węgier i do Węgier przez Polskę. Niezwłocznie po ustaleniu dogodnych stawek dla państw południowych dla tranzyta kolejami polskiemi przez Gdańsk i Gdynię, dowiedzieliśmy się, że nasz sąsiad zachodni wziął Polsce za złe te zabiegi i drogą szeregu rozporządzeń rozpoczął starania, aby różowe horoskopy tranzyta przez Polskę przedstawić w jaknajczarniejszych barwach zarówno naszym sąsiadom południowym, jak i zainteresowanym państwom nadbałtyckim. Moglibyśmy coś na tem miejscu powiedzieć o szeregu poufnych okólników.

W okólnikach tych wskazuje się na to, że porty polskie nie powinny być dogodniejsze dla tych państw i n i e b ę d ą dogodniejsze, bo chociaż oficjalne rozporządzenia i taryfy może i nie przewidują tak dogodnych warunków, jakie ofiarowują koleje i porty polskie, to jednakże niemieckie firmy transportowe dołożą starań ,aby uzyskać dla indywidualnych transportów s p e c j a l n e stawki tranzytowe i mogą zapewnić klijentów zarówno nadbałtyckich, jak i węgierskich, że Polska tak dogodnych warunków nie da.

W latach przedwojennych zarówno firmy spedycyjne, jak i eksporterzy poszłyby na lep takich obietnic. Jednak w roku tysiąc dziewięćset trzydziestym trzecim, gdy wszyscy, którzy mają cokolwiek wspólnego z handlem zagranicznym, wiedzą, że poza formami utartemi istnieje cały szereg możliwości nowych, — że poza klauzulą największego uprzywilejowania, równającą wszystkich w prawach — istnieją umowy preferencyjne, które temu zrównaniu przeczą, — że poza normalną kalkulacją ceny istnieje specjalna kalkulacja handlu kompensacyjnego, gdzie, dzięki wytworzonym stosunkom sama cena jest f i k c j ą, — na lep tych obietnic nie pójdzie każdy.

Ważnym współczynnikiem w zagranicznej wymianie towarowej staje się znowu, jak przed wiekami, zaufanie do pośrednika. Kryzys zaufania z roku 1930-go mija tym szybciej, im mniej oficjalne warunki wymiany towarowej stają się chaotyczne. Otóż eksporterzy coraz bardziej przekonywują się, że wytłumaczenie się niesolidnego przedstawiciela, niesolidnego spedytora szeregiem skomplikowanych warunków lokalnych kraju odbiorczego lub tranzytującego jest w dzisiejszych warunkach zawsze możliwem. Chaos, panujący po nieudanej Konferencji Londyńskiej w handlu zagranicznym jest taki, że trudno wymagać, aby eksporter był zorjentowany we wszystkich przepisach, ograniczeniach przywozu, premjach eksportowych, restrykcjach dewizowych, warunkach i prowizjach kompensacyjnych i t.p. we własnym kraju, a cóż dopiero mówić o krajach obcych. Prawdą jest, że kupiec ucieka do opieki czynników państwowych nad jego jego eksportem i zaczyna coraz bardziej polegać na samym sobie i na ludziach lub instytucjach, do których ma zaufanie, co do których indywidualnie przekonał się, że może z niemi pracować.

Jest w chwili obecnej wielką prawdą, że zaufanie do Polski wzrosło

niepomiernie. Nietylko nasza stała waluta, wspaniały odruch społeczeństwa przy Pożyczce Narodowej, — nietylko mądre ustosunkowanie się całego społeczeństwa do antyżydowskich hec hitlerowskich są tym czynnikiem, który coraz bardziej ściąga do nas nici handlu i sympatji światowych. Dzieje się u nas wielka przemiana wewnętrzna, w której odruchowo bierze udział całe społeczeństwo. W rezultacie widzimy na polu gospodarczem, że pomimo trudnych warunków gospodarczych lgnie do Polski coraz bardziej jeden i drugi sąsiad i coraz to nowe propozycje, umowy powstają w płaszczyźnie obrotów towarowych lub finansowych z zagranicą.

Tak się też ma i sytuacja w handlu tranzytowym, o którym tu mowa. Tranzyt towarów przeznaczonych dla Węgier przez porty polskie i koleje wzrasta w ostatnim czasie dość znacznie.

Ze Skandynawji idą tranzytem przez Gdynię wielkie ilości złomu żelaznego i rud. Granit szwedzki, kalosze, futra, łożyska kulkowe i cały szereg innych artykułów, włącznie do aparatów elektrycznych są artykułami, któremi państwa północy płacą za węgierskie wczesne owoce i jarzyny, winogrona, konserwy, sok pomidorowy, wino, żarówki elektryczne, węgierskie imitacje futer szlachetnych z futer baranich, wreszcie za makuchy i oleje roślinne, groch i fasolę. Skala tych artykułów określona jest charakterem produkcji.

Poza rynkami nadbałtyckiemi, przy omawianiu kwestji tranzyta przez Polskę przez Gdynię lub Gdańsk do Węgier lub z Węgier, — trzeba wziąć pod uwagę jeszcze inne rynki, które mogą przez nasze porty dostarczać dla Węgier lub importować stamtąd towary.

Przedewszystkiem w rachubę wchodzą porty Belgji i Holandji przy imporcie z krajów zaoceanicznych artykułów kolonjalnych. Artykuły kolonjalne brane są przez Węgry z Amsterdamu lub Rotterdamu przez Niemcy. Przy niewielkich wysiłkach możnaby skierować tranzyt tych artykułów przez Gdynię. To samo dotyczy bawełny, jako niezbędnego surowca dla niedawno powstałego przemysłu bawełnianego Węgier. Produkcja manufaktury bawełnianej na Węgrzech dziś w wielu gatunkach kryje nietylko całe zapotrzebowanie rynku wewnętrznego, ale jest sksportowana na rynki bliskiego wschodu i Bałkanów. Umiejętne więc postawienie kwestji finansowania importu bawełny przez Polskę, ułatwiłoby jej tranzyt przez Gdynię dla Węgier. Zagadnienie to nie jest zbyt skomplikowanem, jeżeli się zważy, że przy zapotrzebowaniu na bawełnę Łodzi z łatwością dałyby się uwzględnić kwoty dla Węgier, tembardziej, że podobne kombinacje są brane pod kątem Czechosłowacji. Jest to więc prawdopodobnie kwestja niedalekiej przyszłości.

Eksport Węgier do Anglji jest obecnie dziesięciokrotnie większy niż do Polski. Wzrósł on w ostatnich latach w stosunku do eksportu z lat przed najwyższą konjunkturą prawie dwukrotnie. Gdyby Polsce udało się chociaż część tego eksportu uchwycić dla tranzyta przez porty polskie, byłoby to poważną dla nas zdobyczą. A konjunktura potemu jest obecnie, gdyż dzięki trudnościom natury weterynaryjnej, stawianej dla tranzyta węgierskiej produkcji hodowlanej przez koleje niemieckie, wygodniej byłoby towarom węgierskim omijać Niemcy przez Polskę. Pobieżne obliczenia pozwalają przypuszczać, że moglibyśmy dla tego tranzyta uzyskać towary hodowlane za około pięć miljonów złotych rocznie.

Że nadzieje nasze na zwiększenie znaczne tranzyta węgierskiego przez Gdynię nie są płonne, mogliśmy to stwierdzić podczas wizyty grupy ekonomistów węgierskich pod przewodnictwem węgierskiego Ministra Kallay'a we wrześniu r. b. w Gdyni. Węgrzy interesują się poważnie wykorzystaniem portu polskiego dla swego tranzyta. Nie można, naturalnie, przeceniać jego rozmiarów w tej chwili, jednakże należy docenić znaczenie samego zagadnienia dla interesów gospodarczych naszego handlu morskiego i zysków kolei państwowych.

Jest to tylko jedno z zagadnień, domagających się rozwiązania w całości naszych żywotnych tendencji państwa nadmorskiego.

GDYNIA POMOSTEM DO SZWECJI

JAKO dyrektor Polsko-Szwedzkiej Izby Handlowej w Warszawie wdzięczny jestem Redakcji W.P.G. za udzieloną mi możność umieszczenia na łamach Jej poczytnego pisma kilku słów o roli odgrywanej przez Gdynię w rozwoju stosunków handlowych pomiędzy Polską i Szwecją.

O tem, z jak wielkiem zainteresowaniem Szwedzi śledzą rozbudowę Gdyni, świadczy przedewszystkiem wielki udział szwedzkiej floty handlowej w ruchu statków na terenie portu gdyńskiego. W ciągu r. 1932 odwiedziło Gdynię 1,147 statków pod szwedzką banderą, które cyfrą 28,3% uczestniczyły w ogólnym obrocie handlowym portu.

Pomiędzy szwedzkiemi portami wchodniomorskiemi a Gdynią istnieje obecnie regularna komunikacja pasażerska i towarowa, a podróż z np. z Gdyni do Karlskrona trwa tylko 16 godzin.

W związku z tem, chciałbym zaznaczyć, iż pożądane byłoby założenie bezpośredniej linji napowietrznej pomiędzy wybrzeżem polskiem i Szwecją. Linja taka w oparciu o dobrze rozwiniętą i energicznie prowadzoną polską sieć nawigacji powietrznej odegrałaby ważką rolę nietylko w zwiększeniu szybkości połączeń Skandynawji z Polską, ale i w dalszych etapach podróży z północy do Europy środkowej czy południowej.

Choć porozumienie i współpraca Polski ze Szwecją są jaknajlepsze, pozostały sobie oba narody, jak dotychczas, naogół obce. Zbliżenie wzajemne, tak kulturalne jak i handlowe, następuje równomiernie ze zwiększeniem się ilości wzajemnych odwiedzin natury turystycznej czy handlowej, których ilość wzrasta wprost proporcjonalnie do stopnia ułatwienia komunikacji bezpośredniej między obydwoma krajami.



P. Hilding Molander, Dyr. Polsko-Szwedzkiej Izby Handlowej w Warszawie

Wymiana handlowa pomiędzy Polską i Szwecją jest anormalnie nikła, jeśli brać pod uwagę bliskie sąsiedztwo, bezpośredniość komunikacji i taniość transportu. Wierzyć jednak trzeba, że z roku na rok wzajemna wymiana wzrośnie na sile, a ponieważ lwia część obrotu intensywnie skoncentruje się w gdyńskim porcie, więc i Gdynia dzięki temu zyska na znaczeniu i rozwinie się — wspaniale.

Inż. ST. ŁĘGOWSKI
Dyr. Urzędu Morskiego

ZNACZENIE I ROZWÓJ PORTU GDYŃSKIEGO

TRAKTAT wersalski, zapewniający Polsce wolny dostęp do morza stworzył dla naszego życia gospodarczego szereg nowych możliwości, dostępnych jedynie dla państw, rozporządzających własnym aparatem, obsługującym handel morski. Taki aparat tworzy przedewszystkiem własny port, potem własną flotę handlową, a wreszcie zespół różnych przedsiębiorstw handlowych, transportowych i przemysłowych, związanych bezpośrednio z pracą portu i flotą handlową.

W ciągu pierwszych lat zaistnienia tych nowych możliwości wypadło stwierdzić, że port w Gdańsku, który początkowo był uważany, jako baza polskich poczynań morskich, nie spełnia swego zadania zarówno ze względów natury technicznej jak i politycznej. Mimo bowiem bardzo dużego wpływu Poliski na sprawy gdańskie okazało się, że organizm do pewnego stopnia obcy, jakim jest w. m. Gdańsk, nie daje polskim przedsiębiorstwom możliwości swobodnego rozwoju i nie może być również dostateczną bazą dla mającej powstać polskiej floty handlowej. Doświadczenie 1920 r. wykazało również bardzo dosadnie, że w Gdańsku w chwilach najgroźniejszych mogą powstać dla Polski trudności, choćby tej natury, jak odmowa przeładunku amunicji przez niemieckich robotników portowych.

To też już w pierwszych latach odzyskania niepodległości stała się w Polsce aktualna myśl budowy własnego portu na własnem terytorjum, z wyłącznie własną administracją.

Do budowy takiego portu przystąpiono w roku 1924. Wszelkie prace przygotowawcze, jak wybranie właściwego miejsca, zbadanie warunków terenowych, sporządzenie planu budowy portu itp. zostały do tego czasu ukończone.



Dyr. inż. St. Łęgowski

Jako miejsce założenia portu obrano Gdynię, przyczem na wybór ten wpłynęły w pierwszym rzędzie trzy czynniki 1) korzystne położenie topograficzne. Port jest zasłonięty od strony pełnego morza daleko wysuniętym półwyspem Hel, który chroni zatokę i wjazd do portu przed falami otwartego morza. Od strony lądu port jest zasłonięty przed wiatrami przez okoliczne wzgórza, które wielkiem łukiem otaczają go z trzech stron. Nie bez znaczenia jest fakt, że zatoka w pobliżu portu jest niezamarzalna. 2) Najkorzystniejsze położenie Gdyni w stosunku do zaplecza, 3) Tereny przeznaczone pod budowę stanowiły płytkie torfowiska na podkładzie piasczystym, co ułatwiło niezmiernie ich wywłaszczenie i prace budowlane.

Do chwili rozpoczęcia budowy portu, Gdynia była małą osadą rybacką, liczącą zaledwie 1000 mieszkańców. Po 9-ciu latach pracy powstał potężny port największy na Bałtyku, należący do najbardziej nowoczesnych na świecie.

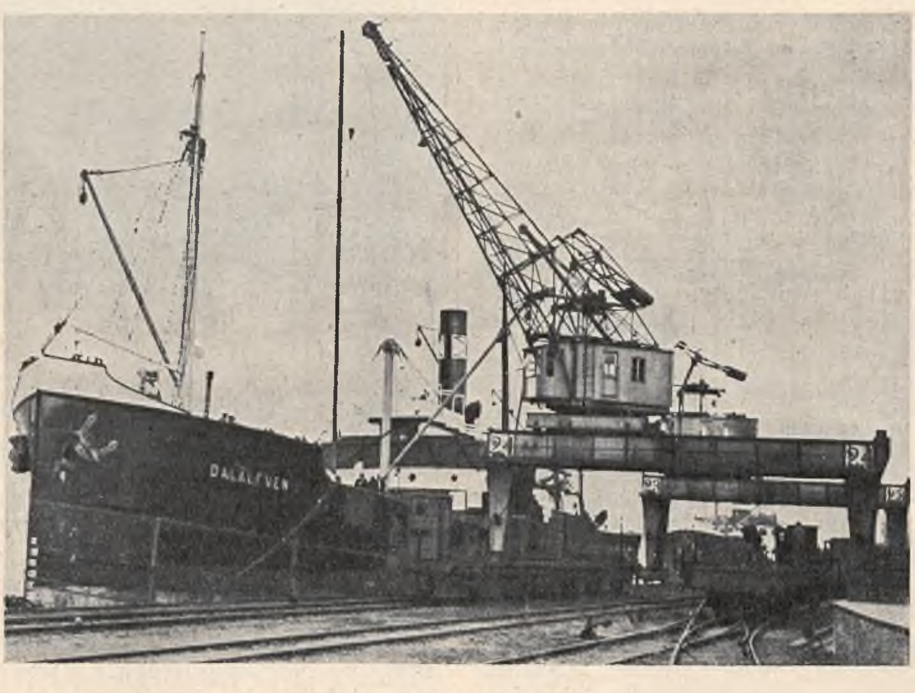
Znajduje się w porcie największa w Europie chłodnia portowa, chłodnia rybna, — olejarnia, mogąca przerobić 100.000 ton rocznie surowca, — łuszczarnia ryżu o zdolności przeróbki 150.000 ton surowca rocznie, specjalne składy dla owoców południowych i dojrzewalnie bananów. W roku 1933 nastąpiło otwarcie wolnego obszaru celnego o powierzchni wodnej około 40 ha.

Wybitniejsze znaczenie zdobył port gdyński od 1928, kiedy przeładowano 1.958.000 t. Dla przedstawienia rozwoju portu posłużyć może następujące zestawienie obrotów towarowych w Gdyni na poszczególne lata.

Rok	Obrót
1924	10.167
1925	55.571
1926	404.561
1927	898.094
1928	1.957.769
1929	2.822.502
1930	3.625.748
1931	5.334.621
1932	5.194.288
1.I-31.X.1933 ...	5.030.912

Obrót za 10 miesięcy roku 1933 przewyższa o 861.488 ton obrót za ten sam okres roku 1932. W roku 1933 osiągnięty został dwukrotnie rekord miesięcznego obrotu towarowego: pierwszy na lipiec 608.804 t. drugi na październik 626.306 ton. Należy oczekiwać, że obrót Gdyni za 1933 rok przekroczy 6 miljonów ton.

Na szczególną uwagę zasługuje to, że obroty towarowe w Gdyni zmieniają powoli swoją strukturę. Przez długi czas była Gdynia portem przeładunkowym dla towarów maso-



Załadunek 24-metrowych szyn kolejowych na S/S „Dalälfven"

wych, zwłaszcza węgla. Obecnie daje się zauważyć coraz większa różnorodność towarów.

Stały wzrost obrotów w Gdyni zawdzięczać należy m. in. celowej polityce władz kolejowych i celnych. Dla ruchu kolejowego wewnętrznego z portami polskimi służy specjalna taryfa towarowa, również dla ruchu towarowego zagranicznego istnieją specjalne taryfy dla komunikacji z portami polskimi mające na celu pozyskanie kierowania tranzytu przez Gdynię, a to: Polsko-Czechosłowacka Taryfa Towarowa, Polsko-Rumuńska, Polsko-Czechosłowacka-Dunajowa, a także związkowe taryfy towarowe z Rosją i Bułgarją oraz kombinowane kolejowo-okrętowe z portami Lewantu i z portami Stanów Zjednoczonych. Władze kolejowe nie szczędzą wysiłków, aby przyciągnąć transporty towarów zagranicznych, zwłaszcza rosyjskich, rumuńskich, węgierskich, czechosłowackich i austrjackich. Działalność ta posiada pierwszorzędne znaczenie dla rozszerzenia zasięgu portu gdyńskiego, czyli jego zaplecza.

Władzom celnym zawdzięczać należy udzielanie specjalnych ulg pod postacią ceł preferencyjnych przy kierowaniu transportów przez porty polskie, zachęcających handel i przemysł do korzystania z szlaków morskich.

Na szczególne podkreślenie zasługuje zaakwirowanie transportów bawełny oraz owoców południowych przez Gdynię; ostatnim etapem w tej dziedzinie będzie utworzenie giełdy bawełnianej oraz aukcyj owocowych. Doniosłość tego faktu uwypukli się wtedy, jeżeli weźmie się pod uwagę, że do niedawna wszystkie transporty bawełny dla przemysłu polskiego szły przez Bremę, a owoce południowe przez Hamburg. Konsument Polski opłacał zatem wysoki haracz pośrednikom w portach niemieckich, oraz kolejom niemieckim, sięgający rocznie kilkunastu miljonów złotych. Skierowanie transportów tych towarów na Gdynię wymagało przygotowania odpowiednich składów, odpowiedniej organizacji przeładunkowej oraz zaangażowania specjalistów.

Wypada też nadmienić, że Międzynarodowy Związek Importerów i Eksporterów uznał Gdynię, jako miejsce arbitrażu dla wszelkiego rodzaju skór surowych.

Wzrost obrotów towarowych w porcie idzie w parze z rozwojem regularnych linij okrętowych, których posiada Gdynia obecnie 35, łączących ją z około 160 portami całego świata. Oprócz połączeń z licznymi portami europejskimi, północnoafrykańskimi i Bliskiego Wschodu istnieją dwie regularne linje do Stanów Zjednoczonych, dwie do Południowej Ameryki, jedna do zachodniej południowej i wschodniej Afryki, jedna na Daleki Wschód i jedna do Australji. Mimo to dąży się stale do powiększenia ilości linij okrętowych, ażeby Gdynia posiadała zwłaszcza z wybitniejszymi portami możliwie częste połączenia. Czynniki zainteresowane z Urzędem Morskim na czele, starają się także o stwarzanie coraz to lepszych warunków składowania towarów w porcie, ich przeładunku i ekspedycji, aby odpowiedzieć wszelkim wymogom importerów i eksporterów polskich i zagranicznych.

M. BURCHANOW
Dyr. Oddz. Transp. Przedst. Handl. ZSRR w Polsce

MOŻLIWOŚCI WYKORZYSTANIA GDYNI PRZEZ TRANSPORT SOWIECKI

Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich, w osobach swych przedstawicieli, dopiero w roku bieżącym zaznajomił się dokładnie z portem w Gdyni. Handlowa delegacja sowiecka, z zastępcą komisarza dla handlu zagranicznego Bojewem na czele, która w maju r. b. zwiedziła Gdynię, podkreśliła wielkie postępy w dziedzinie rozbudowy oraz handlowego znaczenia portu i wyraziła swe zdanie co do możliwości wykorzystania portu tego dla próbnego przewozu ładunków z ZSRR. Zarówno delegacja, jak i szereg innych przedstawicieli sowieckich, którzy mieli możność zwiedzenia Gdyni, stwierdzili, iż w ciągu krótkiego okresu czasu — 7—8 lat Gdynia stała się wielkim portem nowoczesnym, zarówno pod względem rozwoju technicznego, jak i w dziedzinie możliwości eksploatacyjnych.

W wyniku tych odwiedzin, już w ciągu roku bieżącego, dokonano kilku próbnych przewozów ładunków sowieckich, czego jednak nie można uważać za wystarczające. Zainteresowanie nasze rozwojem transportu przez Gdynię nie zmniejszy się również i w przyszłości i w miarę możności będziemy dążyli do ilościowego powiększenia tego transportu.

Obecnie zajmujemy się dokładnem przekalkulowaniem kosztów transportu przez Gdynię w stosunku do poszczególnych rodzajów naszych towarów, w tym celu, abyśmy, jeśli się to okaże korzystnem, mogli kierować te towary przez Gdynię.

Osobiście, jak dyrektor Oddziału Transportowego Przedstawicielstwa Handlowego ZSRR w Polsce, do kompetencji którego należy techniczne opracowanie warunków transportu i kosztów takowego dla poszczególnych rodzajów towarów, podczas niedawnej tam bytności interesowałem się szczególnie tem zagadnieniem praktycznem, t. j. obliczeniem kosztów transportu przez Gdynię.

Ustalenie przez Przedstawicielstwo Handlowe ZSRR w Polsce ilości towarów sowieckich, które mogłyby być kierowane przez Gdynię, zależy, oczywiście, od opłacalności takiego przewozu w porównaniu z drogą lądową, jaką dotychczas kierowane są towary z ZSRR do Polski, z Polski do ZSRR, oraz tranzytem przez Polskę.

Polskie Koleje Państwowe nie zawsze stosują do ładunków, kierowanych z ZSRR do Polski oraz wywożonych przez port gdyński, jak również do towarów, idących tranzytem przez Gdynię, w całej rozciągłości taryfę portową, która zasadniczo powinna być o 50—60% tańsza od lądowej taryfy bezpośredniej lub wewnętrznej.

Wynika stąd, iż wykorzystanie portu gdyńskiego przez Związek Radziecki zależeć będzie wyłącznie od zastosowania do wszystkich ładunków sowieckich taryfy portowej, która musiałaby być tańszą od istniejących taryf bezpośredniej i wewnętrznej nie mniej niż o 50—60%, ku czemu nie widzę poważniejszych przeszkód, tembardziej, iż przy takim transporcie używane są zazwyczaj próżne wagony po wyładunku w porcie gdyńskim; tem samem PKP. mają już całkowicie zagwarantowany efekt eksploatacyjny.

Mamy również zamierzenia w stosunku do portu w Gdyni w dziedzinie drobnych przesyłek i ich magazynowania i w dodatnich dla nas wypadkach nie omieszkamy wykorzystać w tym celu wspaniale urządzone magazyny portu, jak również składy, budowa których jest w chwili obecnej na ukończeniu.

DRZEWO W GDYNI

WŚRÓD licznych opisów portu gdyńskiego, wśród radosnych wiadomości o nowych setkach metrów nabrzeży, oddanych do użytku i nowych miljonach ton dokonanego przeładunku, przemilczany bywa naogół fakt, ważny niezmiernie dla dalszego rozwoju Gdyni, a mianowicie wielka jeszcze jednostronność dotychczasowego jej rozwoju.

Już powierzchowny rzut oka na przystań, daje nam żywe wrażenie tej jednostroności — w ę g i e l, tory, dźwigi, setki wagonów w ruchu wokoło węglowego basenu — wszędzie węgiel. Półtora miljona, dwa, trzy, cztery miljony tonn stanowiących 94, 93, 89, 87, 88 procent tonażu załadunków w latach 1928 — 1933 potwierdza to wrażenie.

Jednostronność węglowa portu gdyńskiego łatwo się tłomaczy wpływem konjunktury dominującej w chwili, gdy port powstawał.

Gdynia w przeciwieństwie do większości portów świata, powstała za jednym zamachem, i jeśli gdzieindziej oblicze portu kształtowało się stopniowo, przystosowując się jaknajściślej do potrzeb gospodarczych swego zaplecza w okresach najróżniejszych zmian konjunktur, tak że z ruchu portu można wnosić z dużą dokładnością o stałym stosunku w s z y s t k i c h gałęzi wymiany wewnątrz kraju, Gdynia do niedawna dawała obraz cząstkowy, zaspokojenia pewnych tylko zadań w przejściowym okresie czasu.

Ograniczenie pracy portu do poszczególnych tylko potrzeb kraju, jest równoznaczne ze ścisłem związaniem losów portu z pomyślnym stanem tych gałęzi przemysłu i niebezpieczną specjalizacją, mogącą w chwilach kryzysu wywołać zastój, a co za tem idzie, nierentowność wszystkich z funkcjonowaniem portu związanych urządzeń i instytucji.

W przeciwieństwie do powyższego, oparcie portu na całokształcie życia gospodarczego kraju, zapewnia mu ciągłość pracy i wzmacnia jego odporność.

W zrozumieniu powyższych zasad zarówno ze stronu Rządu, jak i sfer gospodarczych zaznacza się stała dążność w kierunku zróżniczkowania obrotów w porcie gdyńskim i do zapewnienia jej tem samem przez planową akcję owej wszechstronności podstaw istnienia, jakie w rezultacie wielowiekowego przystosowywania wytworzyły sobie wielkie porty świata.

W ten sposób zagospodarowały się w Gdyni: cukier, ryż, nafta, mięso eksportowe i wiele innych produktów, przyczem dla wprowadzenia ich na listę obrotów portu musiano dokonać licznych, najczęściej bardzo kosztownych inwestycyj.

Dzieje drzewa wyglądają inaczej, gdyż zjawiło się ono w Gdyni wbrew nawet stosunkowo silnym poglądom, uważającym nabrzeża gdyńskie za zbyt kosztowne dla jego przeładunku, który, jak wiadomo, wymaga wiele miejsca.

Przełomowym w tej dziedzinie stał się dopiero rok 1932, gdy ostra konkurencja i kryzys zmusiły nas do rewizji wielu dotychczasowych teorji.

Do roku 1932 poza nikłemi ładunkami papierówki i kopalniaków, załadowywanemi przygodnie, drewno w porcie gdyńskim nie było notowane, mimo, że wartość jego wywozu morzem i lądem dochodziła wówczas do 24% wartości całego naszego wywozu, a dziś jeszcze mimo kryzysu trzyma się niewiele poniżej 17%, logicznym więc wydawałby się odpowiedni udział drewna w obrotach Gdyni.

Do wymienionej jednak daty całość eksportu morskiego drewna centralizowana była w Gdańsku, który zazdrośnie strzegł swego monopolu w tej dziedzinie,, zachowując dla siebie wszystkie korzyści, z tego stanu rzeczy, wynikające.

Gdański monopol w handlu zagranicznym drewnem polskiem, był posunięty tak daleko, że w praktyce zmieniał się on w wysoce uciążliwą kontrolę, często nie mającą nic wspólnego z interesami naszego drzewnictwa; w tych więc warunkach przeniesienie się części eksportu drzewnego do Gdyni miało znaczenie nietylko dla życia samego portu, ale i dla całości naszego handlu drzewnego.

Rola pionierska przypadła spółce PAGED, prowadzącej eksport morski drewna z lasów państwowych.

Pierwsze kroki nie były bezwątpienia łatwe, niższe koszty ekspedycji, manipulacji i opłat portowych— równoważyły poważne braki, a między innemi, zwłaszcza brak odpowiednio rozbudowanej i przystosowanej do ładowania drewna sieci kolejowej, oraz brak wykwalifikowanych sił robotniczych.

Przy rozwiązywaniu tych trudności, ułatwiał bezwątpienia zadanie ideał rozwoju, nadający swoiste piętno wszystkim gdyńskim pracom.

Tablica poniższa obrazuje stan załadunków drzewnych od czerwca 1932 roku:

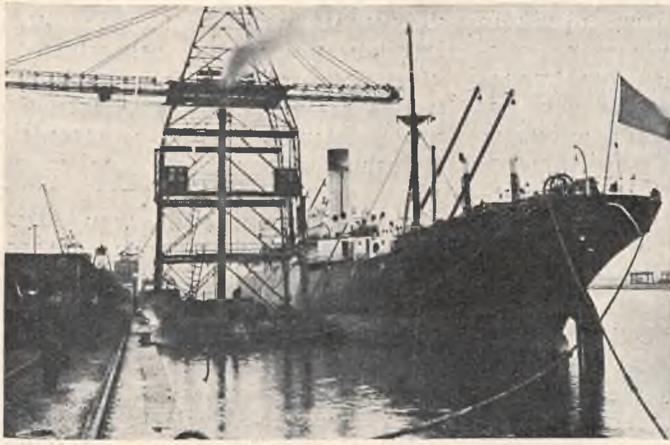
1932:	
czerwiec	1.113
lipiec	7.833
sierpień	12.912
wrzesień	21.518
październik	31.824
listopad	15.637
grudzień	15.641



Załadunek drzewa eksportowego w porcie Gdyńskim, uskuteczniany przez „Paged' bezpośrednio z wagonów na statek



Załadunek drzewa eksportowego w porcie Gdyńskim uskuteczniany przez „Paged" ze swych portowych składów



Przeładunek



Wjazd do portu

1933:

styczeń	20.258
luty	6.501
marzec	20.199
kwiecień	25.924
maj	40.999
czerwiec	28.486
lipiec	41.285
sierpień	40.120
wrzesień	35.715

Transporty były kierowane przeważnie do Anglji, Francji, Belgji, Holandji oraz do Egiptu, Syrji, Afryki Północnej i Ameryki Południowej.

W cyfrach załadunków portu udział drewna wzrósł w tym czasie z 0,5% do 5,13%.

By zobrazować w całej pełni znaczenie tego wzrostu dla życia gospodarczego i społecznego Gdyni, wystarczy porównać ilość dniówek robotniczych największego pod względem masy produktu, jakim jest poprzednio już cytowany węgiel, z ilością dniówek wykorzystanych przy drewnie.

Węgiel

Tonn %	Dniówek
87,07	22,68

Drewno

Tonn %	Dniówek
5,13	30,78

Konieczność przenoszenia ręcznie każdej pojedyńczej belki w przeciwieństwie do prawie całkowicie zmechanizowanego przeładunku węgla tłomaczy łatwo wzajemną dysproporcję cyfr. Tak więc obecnie drewno eksportowe w Gdyni stanowi ważny czynnik w życiu portu i przychodzi chwila, w której trzeba powziąć decyzję o dalszym jego losie.

Czy ma ono dalej na stałe w Gdyni pozostać? — bezwarunkowo tak, gdyż zatrudnia ono jedną trzecią robotników w porcie i odgrywa ważną rolę regulującą w stosunku do gdańskiego handlu drzewnego, czego wymownym przykładem jest ostatnio zastosowana przez Gdańsk premja przeładunkowa dla tarcicy w wysokości 1,25 g za standart.

Czy w Gdyni istnieją warunki dla dalszego rozwoju eksportu drewna? Również tak, ale trzeba przy sposobności stwierdzić, że o ile dla innych gałęzi produkcji znaleziono i wygodne płace przeładunkowe, i środki na kosztowne inwestycje, drewno przesuwane jest z kąta w kąt, z nabrzeża na nabrzeże i że nie posiadało dotychczas ani części nawet tej pieczołowitości, jaką cieszą się inne materjały eksportowe.

Jeśli więc drewno eksportowe ma się w Gdyni ustalić definitywnie, trzeba mu przyznać rolę i miejsce, na jakie zasługuje.

Drewno eksportowe nie jest kopciuszkiem, ale jednym z najważniejszych produktów obrotu zagranicznego kraju, przynoszących znaczny, a co najważniejsze, b e z p o ś r e d n i dochód.

Eksport drewna żywi dziś już jedną trzecią robotników portowych w Gdyni i w czasie stosunkowo krótkim wyszkolił sobie poważny zastęp specjalistów.

Wreszcie rola drewna w Gdyni jako regulatora całego naszego rynku drzewnego jest tak ważna i istotna, że zaniedbanie prac nad jego stałem ustaleniem w porcie byłoby równoznaczne z powrotem nienormalnych i szkodliwych warunków z przed roku 1932.

Hasło d r z e w o w G d y n i musi wejść do naszego planu rozbudowy gospodarczej jako zasada niewzruszona i umieszczona na jednem z miejsc naczelnych.

J. K.

DR. T. BORKOWSKI
Em. Konsul R. P.

WĘGIEL W GDYNI

NIEJEDNOKROTNIE podnoszono, że eksport węgla jest zbytem deficytowym, t. zn. że uzyskiwane utargi nie pokrywają w całości kosztów własnych, a w każdym razie nie przynoszą żadnego zysku. Dotyczy to przedewszystkiem wywozu drogą morską, który zresztą w obecnej chwili stanowi najważniejszą pozycję w wywozie zagranicę, albowiem dzięki restrykcjom walutowym i przywozowym tranzakcje w drodze lądowej skurczyły się niemal do minimum. Aczkolwiek na odnośnych rynkach utargi przynoszą pewien zysk, to jednak te pozycje są bez porównania niższe i waga ich w ogólnych wynikach eksportu stosunkowo nieznaczna.

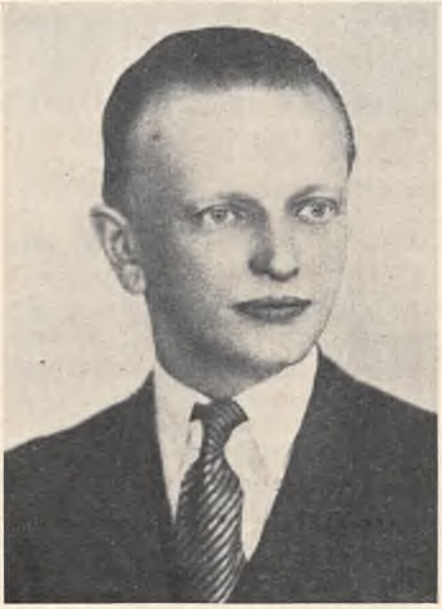
Powstaje więc pytanie, dlaczego przemysł wkłada tak wielkiej energji i wysiłków w eksport deficytowy. Odpowiedź na to jest bardzo prosta: bo leży on w intersie ogólnym, jest jedną — z podstaw dzisiejszej gospodarki narodowej. Rolę jego uświadomimy sobie w całej pełni, zbadawszy znaczenie eksportu węglowego w bilansie handlowym oraz w obrotach naszych portów.

Przy dzisiejszej anormalnej sytuacji międzynarodowej, t. j. przy niesłychanie utrudnionej wymianie towarów, usług i kapitałów, problem utrzymania równowagi bilansu płatniczego sprowadza się do zagadnienia bilansu handlowego. Utrzymanie jego aktywności jest jednem z naczelnych wskazań naszej polityki gospodarczej. W bilansie handlowym zasadniczą rolę odgrywa pozycja węgla, brykietów i koksu. Mniej więcej 40% produkcji naszych ko-

palń wysyłane jest zagranicę i nie od rzeczy będzie zdać sobie sprawę, że udział węgla w wartości ogólnego eksportu wyniósł już w r. 1929 niemal 14%, w roku zaś 1932 osiągnął najwyższą cyfrę przeszło 20%. Fakt ten zyskuje na znaczeniu jeżeli się zważy, że dzięki kontyngentowaniu rynków wywiezione ilości, czyli tonaż, ulega zmniejszeniu, jak również jego absolutna wartość, z powodu obniżenia cen na węgiel i dewaluacji obcych walut. Jednakże spadek eksportu w innych gałęziach naszej wytwórczości był silniejszy i raptowniejszy. Stąd wniosek, że wywóz węgla stanowi zasadniczą pozycję aktywną bilansu.

Drugą ważną przyczyną utrzymania eksportu deficytowego jest fakt, że dzięki niemu wpływa do kraju bardzo poważna ilość walut. Z tytułu eksportu węgla wpłynęło w r. 1929 — 384 milj. zł. w obcych walutach, i dalej corocznie ponad 300 milj. Z kwoty tej przypada mniej więcej 65% na wywóz po cenach deficytowych. Również analiza bilansu handlowego doprowadza nas do wniosku, że jego saldo obraca się w granicach wywozu węgla. Stąd wszelkie zmiany w natężeniu eksportu węgla odbijają się niewątpliwie na kształtowaniu tego salda.

Tych kilka uwag ma podkreślić znaczenie, jakie eksport węglowy posiada dla naszego bilansu płatniczego i temsamem dla naszej waluty. Nie należy jednak zapominać, że rola jego sięga dużo głębiej. Wszak wydobycie węgla na cele eksportowe daje pracę kilku tysięcom górników bezpośrednio, zatrudnia różne gałęzie produkcji przez swe zapotrzebowanie na materjały i temsamem poważną liczbę pracowników w innych gałęziach produkcji. Ponadto szereg placówek handlowych i żeglarskich istnienie swe niemal w całości opiera na tym wywozie, przyczem specjalną uwagę poświęcić warto roli



Dr. T. Borkowski

węgla w obrotach kolejowych i portowych.

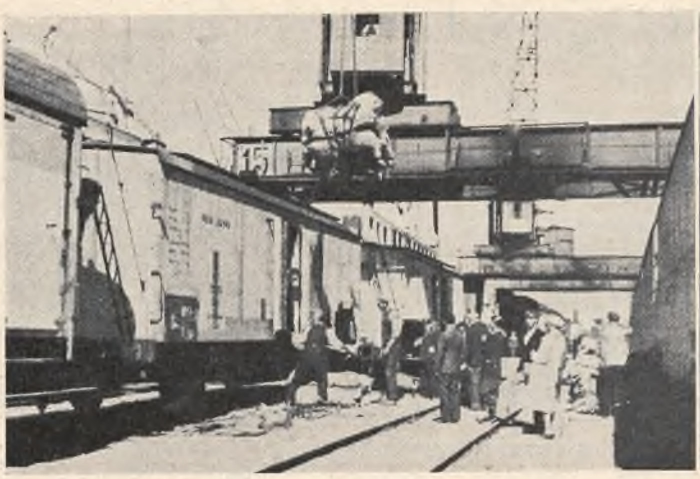
Cały niemal eksport węgla przed wojną szedł drogą lądową. Od czasu przyłączenia Górnego Śląska do Polski na pierwszy plan zaczął wybijać się eksport morski, a to dzięki zróżniczkowaniu rynków eksportowych które jest obecnie o wiele większe niż za czasów, kiedy na Śląsku panowali Niemcy. Dopiero w zarządzie polskim śląski węgiel, a wślad za nim i dąbrowiecki zdobywają sobie stanowisko w krajach skandynawskich i bałtyckich, w krajach zachodnio-europejskich a także śródziemnomorskich. Dalej konstatujemy poważne tranzakcje z Ameryką Południową. Równocześnie tracą na znaczeniu porty niemieckie, t. j. Szczecin, Brema, Królewiec i Hamburg i jedynie Gdańsk dzięki włączeniu do organizmu gospodarczego Polski, zyskuje niesłychanie na stosunkach z przemysłem węglowym. Świadczy o tem najlepiej fakt, że gdy w r. 1913 przez port ten nie przeszła ani jedna tona węgla, to w r. 1931 przeładowano tam przeszło 4,6 milj. ton i w r. 1932 przeszło 3,7 milj. ton. Ekspansja naszych portów Gdyni i Gdańska jest przeto organicznie związana z życiem przemysłu śląskiego, a w szczególności, jak dotychczas, z węglem, albowiem stanowi on przeszło obrotu 90% portu gdyńskiego i mniej więcej 80% ogólnego przeładunku portu gdańskiego.

Możemy stwierdzić z dumą, że mimo wielkich wewnętrznych trudności tego przemysłu oraz bardzo znacznego skurczenia rentownego zbytu na rynku krajowym, nasze kopalnie nadal stawiają czoło stratom, jakie w sumie przynosi im eksport i z powodzeniem walczą o utrzymanie tej pozycji naszego życia gospodarczego.

PRZEMYSŁ BEKONOWY A PORT GDYŃSKI

GAŁĘZIĄ naszego wywozu, która w poważnym stopniu przyczyniła się do ożywienia ruchu w porcie gdyńskim, tworząc jedną z podwalin jego rozbudowy, jest polski przemysł bekonowy. O wadze jego roli świadczą cyfry, ilustrujące kwoty eksportowe bekonów i szynek, wywiezionych morzem na rynek angielski. Tak więc w roku 1930 eksport bekonów z obszaru celnego Polski wyniósł 24.573.242 kg. W roku następnym wywóz ten ujawnia przeszło 100% wzrost, osiągając kwotę 55.304.662 kg. W roku 1932 wywóz bekonów nie wykazał ilościowo zmian, utrzymując się na poziomie 55.465.132 kg.

Eksport szynek peklowanych nacechowany był również wydatną tendencją do wzrostu. Wynosząc w r. 1930 — 3.504.900 kg, zwiększa się



Ładowanie bekonów z wagonów chłodni na S/S „Warszawa"



Kontrola standaryzacyjna bekonów w chłodni portowej

w r. 1931 do 8.726.273 kg. W roku ubiegłym zaś wyniósł on 7.131.454 kg.

W roku bieżącym, na skutek znanych ograniczeń importowych ze strony Anglji, cyfry eksportu bekonów i szynek ulegną, niestety, poważnemu zmniejszeniu.

Zanotować natomiast należy pojawienie się w porcie nowych artykułów. Mowa tu o znacznych ilościach szynek w puszkach oraz konserw mięsnych, wysyłanych nietylko do Anglji, ale i na inne rynki zamorskie.

Ponadto niektóre z firm, zrzeszonych w Polskim Związku Bekonowym, podjęły w ostatnich miesiącach eksport do Anglji drobiu bitego, jako to kurcząt i indyków, oraz gołębi i ptactwa dzikiego. Wywóz drobiu bitego przejawia tendencje rozwojowe.

Lata największego nasilenia eksportu bekonów i innych zbiegają się z okresem, kiedy w wyniku intensywnych starań Polskiego Związku Bekonowego, jako organizacji zawodowej, cały ten niemal wywóz skoncentrowany został w porcie gdyńskim. Obecnie prawie 100% wywozu bekonów i szynek z całego obszaru celnego Polski kierowane jest przez Gdynię.

Siłą rzeczy, przy tak wielkich rozmiarach eksportu, przemysł bekonowy zainteresowany jest w stopniu najwyższym w sprawności prac przeładunkowych, zwłaszcza, że organizacja handlowa sprzedaży bekonów w Anglji wymaga nader regularnych dostaw. Początkowo punktualność odejścia statków z Gdyni i przybycia do portów w Londynie i Hull nastręczała wiele zarzutów. Dopiero wzięcie przez Polski Związek Bekonowy czynnego udziału w usprawnieniu transportów sprowadziło pożądaną odmianę pod tym względem.

Przedewszystkiem regulowano sprawę terminowej wysyłki bekonów i szynek koleją z poszczególnych przetwórni, poczem podniesiono sprawność przeładunku przez firmy spedycyjne na terenie portu, ułatwiając temsamem terminowe odejście statków.

Wspomnieć również trzeba, że staraniem Pol. Związku Bekonowego dla ułatwienia manipulacyj przetokowych w porcie i skrócenia przebiegu wagonów o przeszło 4 klm. wybudowano połączenie między torami dla złomu a torami dla Monopolu Tytoniowego. Połączenie to, jak wykazała praktyka, oddaje ogromne usługi ogólnemu ruchowi w porcie, przysparzając znaczne, idące rocznie w setki tysięcy złotych, oszczędności w przebiegach wagonów.

Przeładunek bekonów na okręty odbywa się z pierwszego i trzeciego toru Polskiego Nabrzeża w pobliżu Chłodni. Czynnościami temi zajmują się 4 firmy spedycyjne, których praca została uregulowana przy udziale P. Z. B. przyczem nad całością prac przeładunkowych czuwa stały przedstawiciel Związku w porcie gdyńskim.

Przewozem bekonów do Anglji zajmują się Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe i „Zjednoczona Korporacja Bałtycka". Na linji Gdynia-Londyn kursują statki „Premjer" lub „Warszawa", należące do Pol.-Brytyjskiego Tow. oraz „Baltonia" „Korporacji Bałtyckiej". Transporty do Hull odchodzą na okrętach Pol.-Brytyjskiego Tow. — „Lwów" i „Lublin", bardzo nowoczesnych i doskonale technicznie urządzonych. Wszystkie te statki, wyposażone w niezbędne instalacje chłodnicze, są całkowicie przystosowane do przewozów artykułów szybko psujących się.

Ładunek bekonów na okręty rozpoczyna się w każdą środę zrana i ukończony bywa następnego dnia popołudniu, poczem okręty przed godziną 10 wieczorem wychodzą z portu, starając się osiągnąć Londyn i Hull na czas, tak, aby wyładunek w portach angielskich mógł być rozpoczęty regularnie o g. 8-ej rano każdego poniedziałku.

Dzięki intensywnym wysiłkom udało się uzyskać znaczną poprawę w terminowem odejściu statków z Gdyni i przybyciu ich do Anglji. Opóźnienia należą już obecnie do rzadkości; wyjątek stanowią wypadki, kiedy okręty zatrzymywane są w drodze z powodu mgły lub burzy.

Usprawniwszy prace przeładunkowe na swoim odcinku, Polski Związek Bekonowy, opierając się na zdobytem doświadczeniu i poczynionych obserwacjach, wystąpił z inicjatywą stworzenia w porcie Gdyńskim specjalnego aparatu fachowego, którego zadaniem byłoby uzgadnianie i regulowanie całokształtu technicznych prac przeładunkowych, w wielu fragmentach nie stojących jeszcze na wysokości zadania. Powołanie do życia takiego organu wydaje się być rzeczą niezbędną, aby sprawność naszego młodego portu dorównała sprawności portów starych, wspartych o rozległą tradycję i bogatą praktykę.

DR. BOLESŁAW KASPROWICZ
Dyr. Rady Interesantów Portu w Gdyni.

STREFA WOLNOCŁOWA W PORCIE GDYŃSKIM

WOLNA strefa w porcie gdyńskim jest ostatnim etapem jego budowy, jego logicznem dokończeniem. Decyzję o jego rozmiarach i charakterze poprzedziły długie studja nad technicznem i organizacyjno - ekonomicznem rozwiązaniem, pracowały komisje ekonomiczne i techniczne, delegaci władz morskich i celnych prowadzili studja w portach zagranicznych, aby zebrać doświadczenie i zapoznać się z inowacjami w już istniejących wolnych strefach czy portach. Z pośród objektów organizacyjnych zarysowały się ostatecznie cztery, z których trzy jako realne były przedmiotem rozważań czynników kompetentnych, mianowicie:

1. Projekt wydzielenia portu i miasta Gdyni z obszaru celnego Rzeczypospolitej Polskiej. Ten projekt aczkolwiek kuszący, zapowiadający rozwój miasta i portu w amerykańskiem tempie, wypróbowany — ale w innych zgoła warunkach ekonomicznych — posiada jednak cechy eksperymentu. Plan ten nie wyszedł dlatego poza sferę luźnej koncepcji i nie był przedmiotem realnych studjów i rozważań.

2. Projekt stworzenia z całego portu gdyńskiego wolnego portu, a więc ustalenie granicy celnej na granicy terytorjum miasta i portu.

3. Podzielenie portu na port przeładunku drobnicowego i masowego i wyodrębnienie portu drobnicowego jako wolnej strefy.

4. Stworzenie w obrębie portu drobnicowego osobnej strefy wolnej, łączącej się bezpośrednio z nabrzeżami drobnicowemi portu celnego.

O ile chodzi o trzy ostatnie realne projekty, wymienione pod p. 2, 3 i 4, to analiza ich dała następujące wyniki:

Projekt pierwszy, obejmujący całą przestrzeń portu, obejmował z natury rzeczy baseny i mola węglowe, odgrywające w Gdyni rolę dominującą.

Eksport węgla, niekrępowany przepisami celnemi i manipulacją celną, nie odczuwa jednak potrzeby ładowania statków poza obrębem granic celnych.

To samo odnosi się do importu artykułów masowych, bądź wolnych

od cła, bądź podlegających niskiej stawce celnej i łatwej manipulacji celnej. I w tym wypadku nie istnieje konieczność pracy w obrębie wolnej strefy.

Przy rozpatrywaniu tego zagadnienia trzeba bowiem mieć na uwadze, że praca w wolnej strefie stwarza też zasadniczo pewne utrudnienia w formie kontroli ruchu przy wyjściu na teren wolnej strefy, ograniczenie ruchu i jego kontroli w obrębie samej strefy i t. d., które muszą być zrównoważone dużemi korzyściami innego rodzaju, wynikającemi z położenia w wolnej strefie.

Drugi projekt ustala wolną strefę w obydwu basenach wewnętrznych, mianowicie w basenie Marszałka Piłsudskiego i basenie ministra Kwiatkowskiego. Przy realizacji tej koncepcji trzeba było mieć na uwadze interesy już tam istniejących placówek przeładunkowych, oraz tamże osiadłego przemysłu portowego. Magazyny portowe Urzędu Morskiego raczej mogłyby działać również skutecznie w wolnej strefie, jak w porcie celnym. Natomiast interesy firmy American Scantic Line, posiadającej swe hangary portowe na nabrzeżu polskiem (basen Marszałka Piłsudskiego) oraz hangary firmy Pantarei S. A., które obok Chłodni Portowej jest jedynem w porcie przedsiębiorstwem o charakterze publicznego, składowego domu, wydającego dokumenty warrantowe, zupełnie wyraźnie grawitują ku wolnej strefie.

Również magazyny eksportowe „Cukroportu“, należące do Banku Cukrownictwa S. A. w Poznaniu, a administrowane przez firmy ekspedycyjne Warszawskie Tow. Transportowe T. z o. o., oraz „Warta“ T. z o. o., znalazłyby może wygodniejsze warunki pracy w wolnym porcie, mając załatwioną manipulację i kontrolę akcyzowo-celną.

Zupełnie odmienny interes przedstawia Chłodnia i Składy Portowe na Nabrzeżu Polskiem, które pełniąc nietylko rolę chłodni eksportowej, ale i rolę centralnej chłodni całego Pomorza, nie znalazłyby takich podstaw egzystencji, jakie jej daje domicyl w obszarze celnym.



Dr. Bolesław Kasprowicz

Również zakłady przemysłowe w porcie, jak „Łuszczarnia Ryżu“ Tow. Kom. „Union“ S. A. (gdyńska olejarnia) i Józef Fetter S. A. (przetwórnia i sortownia owoców suszonych), opierające swoją pracę na przerobie zamorskiego surowca na produkt gotowy, resp. półfabrykat, stanęłyby przed trudnościami natury formalno-prawnej, gdyż znalazłyby się „zagranicą“, skąd importowy przewóz produktu gotowego podlegałby odprawie celnej na zupełnie odmiennych zasadach, aniżeli dotychczas. Szczegółowe zbadanie ciężaru gatunkowego, krzyżujących się tutaj interesów, doprowadziło czynniki kompetentne do konkluzji, że należy odstąpić od realizacji tego projektu.

Pozostała więc koncepcja stworzenia t. zw. „małej“ wolnej strefy, obejmującej basen Ministra Kwiatkowskiego i przyległe obszerne tereny, dające możliwość wszelkim szerokim planom przyszłej rozbudowy tejże strefy. Basen Ministra Kwiatkowskiego obejmuje nabrzeże amerykańskie, na którem stoi będący w użytku nowoczesny hangar portowy (nr. 6) o powierzchni składowej 12 000 m^2, obsługiwany przez 8 mechanicznych dźwigów półportalowych. W realizacji są trzy dalsze magazyny o przestrzeni ca 31000 m^2. Istniejący hangar nr. 6 stanowi obecnie centrum magazynowe i manipulacyjne bawełny importowej i tranzytowej, przez który Gdynia przeładowała w r. 1932 już 26.839 ton wobec 6063 w 1931 r. i 564 w 1930 r. Z trzech mających powstać hangarów jeden będzie przeznaczony na długoterminowy skład dla bawełny, dwa dalsze zaś — jako nadbrzeżne magazyny przeładunkowe.

Dwa dalsze nabrzeża, a mianowicie nabrzeże czechosłowackie i nabrzeże rumuńskie są w budowie i będą stopniowo w czasie 1933 r. oddawane do użytku.

Realizacja tej koncepcji daje szerokie możliwości, gdyż:

1. stwarza osobny zamknięty teren wolnej strefy,

2. nie daje terenu obciążanego już inwestycjami przeznaczonemi dla wolnej strefy i pozwala dlatego racjonalnie rozbudować strefę, zależnie od potrzeb i na usadowienie tam tych grup przeładunku portowego, które istotnie są zainteresowane w tem, aby być w wolnej strefie.

Tereny te łączą się z tak zwanym Kanałem Przemysłowym, który daje



Strefa wolnocłowa w porcie

szerokie możliwości dla rozbudowanego przemysłu portowego, opierającego się na obrocie uszlachetniającym z zagranicą.

Podstawy prawne dla otwarcia wolnej strefy dają następujące akty prawne:

Ustawa z dnia 10 marca 1932 r. o wolnych obszarach celnych (Dz. U. nr. 32 poz. 330).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 marca 1933 r. o ustanowieniu w Gdyni wolnego obszaru celnego (Dz. U. R. P. Nr. 20 poz. 131).

Rozporządzenie Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Spraw Zagranicznych z dn. 11 czerwca 1933 r. o ulgach i ograniczeniach na terenie wolnego obszaru celnego w Gdyni (Dz. U. R. P. nr. 44 poz. 341).

Wychodząc z założenia, że wolny obszar pod względem celnym ma być zasadniczo traktowany jak zagranicą, wspomniane przepisy zezwalają na przywóz zagranicznych towarów do wolnego obszaru bez rejestracji celnej, bez pobierania opłat celnych i monopolowych oraz podatków pośrednich, jak również bez ograniczeń przywozowych, przewozowych i wywozowych. Przepisy te jednak nie będą naruszały obowiązujących ograniczeń w dziedzinie obrotu artykułami monopolowemi i akcyzowemi, jak również przedmiotami uzbrojenia i wyposażenia wojskowego. Ponadto będą miały zastosowanie ograniczenia sanitarne, weterynaryjne i fitosanitarne oraz ograniczenia, mające na względzie bezpieczeństwo publiczne i wykonanie zobowiązań międzynarodowych.

Przepisy w ten sposób ujęte, są wyrazem kompromisu, jaki musi zachodzić między możliwemi ułatwieniami, udzielanemi przez państwo wolnemu obszarowi celnemu oraz koniecznością zachowania praw suwerennych nad tym obszarem.

Podane przywileje celne są uzupełniane ważnemi postanowieniami, zezwalającemi na przechowywanie, przepakowywanie, czyszczenie, mieszanie, rozdzielanie i poddawanie obróbce lub przeróbce towarów. Jedynie przepakowanie i dzielenie towarów, przeznaczonych do przywozu do polskiego obszaru celnego, mające na celu zmniejszenie opłat celnych jest zabronione bez osobnego pozwolenia władz celnych. Ograniczenia te nie mają oczywiście zastosowania, o ile chodzi o reeksport towarów.

Polskie prawodawstwo realizuje jaknajbardziej liberalne i nowoczesne zasady prowadzenia stref wolnocłowych. Otwarcie strefy wolno-cłowej w porcie gdyńskim winno być nowym etapem rozwoju portu.

DZIAŁALNOŚĆ BANKU GOSPODARSTWA KRAJOWEGO NA WYBRZEŻU MORSKIEM

OGROMNE potrzeby finansowe odbudowującego się po wojnie organizmu gospodarczego niepodległej Polski, wymagały od Państwa zajęcia się doprowadzeniem kredytu publicznego do wielu gałęzi gospodarstwa krajowego w celu uzupełnienia inicjatywy prywatnej i zaradzenia brakowi kapitałów. W szczególności podjęło się Państwo zadania stworzenia kredytu długoterminowego, który najbardziej ucierpiał wskutek wojny i inflacji, powołując do życia specjalny aparat kredytowy.

Utworzony w myśl tych założeń, w r. 1924 B a n k G o s p o d a r s t w a K r a j o w e g o, wysunął się w ciągu niecałych dziesięciu lat swej działalności na czołowe miejsce wśród innnych instytucyj kredytowych w Polsce. Szybki wzrost jego operacyj tak czynnych jak biernych trwał nieprzerwanie do 1931 r. i dopiero w ostatnich dwuch latach, pod wpływem długotrwałego kryzysu gospodarczego, rozwój działalności Banku doznał częściowo zahamowania. Że spadek operacyj był jednak niewielki, o tem świadczy przytoczony poniżej stan niektórych ważniejszych pozycyj bilansu Banku (w milj. zł.):

Lata	Kapitały własne	Wkłady i lokaty	Kredyty gotówkowe	Kredyty emisyjne	Suma bilansowa
1924	40	69	96	67	221
1926	51	468	440	206	787
1928	195	713	747	584	1·665
1930	208	752	1.015	735	2·102
1931	214	746	1,084	792	2 154
1932	219	745	1.023	838	2.133
1933.30 IX	221	738	1.030	828	2.103

Wynika z powyższych cyfr, że zwłaszcza od 1927 r. rozwój działalności Banku przybrał na sile. W roku tym kapitał zakładowy podwyższony został z poprzednich 35 do 120 miljonów złotych, w następnym zaś roku o dalsze 30 do 150 miljonów złotych. Wkłady łącznie z lokatami Skarbu Państwa zwiększyły się w okresie od 1927 do 1930 roku o przeszło 60%, utrzymując się w następnych latach na niezmienionym prawie poziomie. Łączna suma kredytów, których wzrost trwał jeszcze do 1931 r., podniosła się od 1927 r. prawie trzykrotnie. W silniejszym stopniu wzrosły kredyty emisyjne, udział ich bowiem w ogólnej sumie kredytów Instytucji podniósł się z 32% w 1926 r. do ok. 45% w roku ostatnim. Przytem również znaczna część kredytów gotówkowych posiada charakter długoterminowy, gdyż z ogólnej ich sumy 1.030 milj. zł. w dn. 30 września b. r. przypadało na pożyczki średnio- i długoterminowe ok. 749 milj. zł., na kredyty krótkoterminowe zaś 281 milj. zł. Bank Gospodarstwa Krajowego był bowiem pomyślany przedewszystkiem jako instytucja kredytu długoterminowego i w tym też kierunku poszedł rozwój jego działalności.

Obejmując stopniowo swą działalnością wszystkie dziedziny życia gospodarczego Polski, musiał Bank Gospodarstwa Krajowego poświęcić specjalną uwagę sprawie realizacji polityki morskiej Państwa.

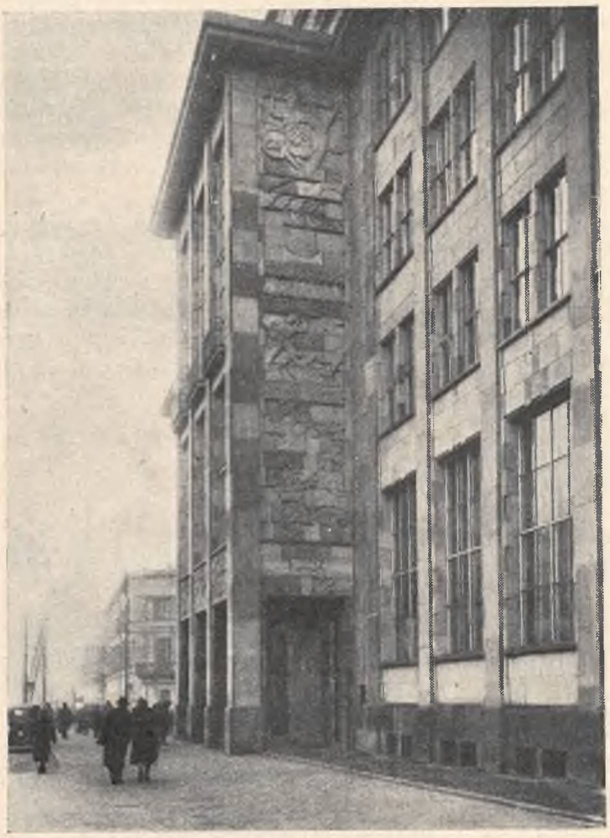
Z chwilą, gdy rozbudowa portu Gdyńskego przybrała żywsze tempo, obroty zaś nowotworzonego portu poczęły szybko wzrastać, postanowił Bank Gospodarstwa Krajowego utworzyć w Gdyni swój oddział. Nowoutworzona placówka rozpoczęła pracę w marcu r. 1927, działalność zaś jej rozwijała się szybko w związku z rozległymi zadaniami jakie przypadły jej w udziale.

Oddział Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni musiał bowiem nie tylko spełniać swe zadania, które narzucał mu jego charakter instytucji państwowej, lecz i zastępować bankowość prywatną, gdyż banki prywatne, wobec początkowo małej rentowności, dopiero później zaczęły się w Gdyni osiedlać.

Rozwój działalności Oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego uwarunkowany był przedewszystkiem potrzebami rosnącego nowego miasta portowego i działalności gospodarczej na wybrzeżu polskiem. To też musiał on się zająć bardzo aktywnie z jednej strony finansowaniem rozwoju urządzeń miejskich i popieraniem budownictwa mieszkaniowego w Gdyni i na wybrzeżu,

z drugiej zaś strony ułatwiać rozwój handlu morskiego, udzielać kredytów dla przemysłów powstających na wybrzeżu, opiekować się rybołóstwem i t. p.

Gmina miasta Gdyni, zmuszona od pierwszej chwili do budowy na szeroką skalę wszystkich potrzebnych urządzeń miejskich, stanęła wobec konieczności uzyskania potrzebnych na ten cel funduszów z zewnątrz, własne bowiem dochody miasta nie mogły żadną miarą wystarczyć na pokrycie kosztów tych inwestycyj. Uwzględniając te jej potrzeby, uruchomił Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Gdyni szereg kredytów różnego rodzaju, sięgających w łącznej kwocie przeszło 26 miljonów zł., z czego blisko 18 miljonów przypada na długoterminowe pożyczki emisyjne.



Fragment fasady B. G. K. w Warszawie od Alei Jerozolimskiej

Również w bardzo szerokim zakresie uwzględnia Bank potrzeby budownictwa mieszkaniowego, zarówno w samej Gdyni, jak i na wybrzeżu. Od chwili bowiem uruchomienia Oddziału w Gdyni przeznaczył Bank na potrzeby budownictwa mieszkaniowego na terenie miasta Gdyni i przyległych powiatów przeszło 27 miljonów zł., przyczyniając się do powstania przeszło połowy wznoszonych w tym czasie budowli. Wspomnieć w tem miejscu należy, że dla pomieszczenia swego Oddziału wybudował Bank w Gdyni okazały gmach własny.

Przywiązując duże znaczenie do należytego rozwoju handlu zamorskiego zaspakaja Bank w miarę możności jego potrzeby kredytowe. Podnieść jednak należy, że główną rolę w finansowaniu handlu zagranicznego, a zwłaszcza zamorskiego, odgrywają banki prywatne o charakterze handlowym zarówno w kraju jak i zagranicą, wobecz czego Bank zwraca uwagę raczej na finansowanie tranzakcji o charakterze pionierskim, lub mających szczególne znaczenie gaspodarcze. Tak więc udzielał Bank kredytów rembourseowych przy imporcie bawełny w celu poparcia zapoczątkowanego przed niedawnym czasem bezpośredniego importu bawełny do Polski, z pominięciem dotychczasowych zagranicznych pośredników.

Szczególną opieką otacza Bank sprawę rybołóstwa morskiego: udzielając rybakom specjalnych nisko-oprocentowanych kredytów, których suma sięga blisko miljona złotych, finansuje Bank zaopatrywanie ludności rybackiej w kutry i sprzęt nowoczesny, reperację i budowę domków i t. p. Utworzona przy wybitnem poparciu Banku spółdzielnia rybacka, Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni, zorganizowała z jednej strony racjonalne zaopatrywanie rybaków w potrzebny sprzęt, za pośrednictwem utworzonych w kilku miejscowościach składnic, z drugiej zaś dąży do zracjonalizowania zbytu połowów, koncentrując handel rybą w Hali Rybnej w Gdyni.

Wspomnieć wreszcie należy o pomocy, udzielanej przez Bank rzemiosłu na wybrzeżu morskiem, pomocy również wydatniejszej, niż na innych terenach. Kredyty te, rozprowadzane za pośrednictwem komunalnych kas oszczędności sięgają kwoty blisko miljona złotych i ze względu na dogodne warunki, na jakich są udzielone, stanowią poważną pomocą dla rzemiosła.

Gdy dziś, w uroczystym dniu poświęcenia portu Gdyńskiego, spoglądamy z dumą na dokonane dzieło, nie możemy zapominać, że poważny udział przypada w tym dorobku Bankowi Gospodarstwa Krajowego, który troskliwą opieką otaczał potrzeby rozwijającego się portu polskiego i w miarę swych możności potrzebom tym starał się zawsze zadość uczynić.

SAMI BUDUJMY NASZE OKRĘTY

A. B. CYWIŃSKI
czł. Zarz. Warsz. S. A. Budowy Parowozów

Żywiołowe, najcięższym kryzysem niezahamowane, nieprzezwyciężone dążenie Nowej Polski ku morzu, święci dziś jeszcze jeden etap zwycięskiego pochodu.

Na przestrzeni niewielu lat danem jest nam podziwiać przy budowie prowadzonej z uporem, a z amerykańskim rozmachem to, co tylko w historycznej perspektywie daje się normalnie obserwować.

Zamiast biednej wsi — piękne miasto, na piaszczystym brzegu — baseny, tysiące metrów wyposażonych nowocześnie wybrzeży. Wczoraj nieliczne lodzie rybackie, dziś pokaźna flota, roznosząca po świecie owoce naszej pracy i sławę naszego imienia.

Dziś składy wolnocłowe, łuszczarnie ,olejarnie, chłodnie, potężna magistrala kolejowa . . . A co będzie jutro?

Czy będzie to dalsza rozbudowa portu, czy kanał śródlądowy, łączący go z siecią polskich dróg wodnych, z jego wyjątkowo rozległem zaplecczem.

Czy będzie to wreszcie rozwój floty, by mogła podjąć słusznie należną jej część morskiego transportu, czy potężny wzrost naszej morskiej siły zbrojnej, by handel zamorski był bezpieczny, by naszego okna na świat nie śmiał brutalnie zatrzasnąć zły sąsiad. Gdy, jak lawina rosnąc, krusząc przeszkody, zwartą masą, całym Narodem, idziemy ku Polskiemu morzu, żaden projekt nie jest zamkiem na lodzie, żadna myśl za śmiałą, żaden umysł nie przewidzi, jakie zadania postawi przed nami jutro.

Potęga każdego zespołu mierzy się siłą jego najsłabszej części. Mały gwóźdź, przebijając oponę, zatrzymuje potężny samochód, a brak najdrobniejszego elementu psuje harmonję całości i zmniejsza jej war-

tość. Gdy z tej strony mamy podejść do przyszłych zadań, do obowiązków, które nakłada posiadanie własnego portu, własnej floty, słusznem jest sprawę budowy własnych okrętów — własnemi siłami na pierwsze wysunąć miejsce.

Cieszymy się, że nasza flota wzrośnie wkrótce o dwie nowoczesne jednostki i że będzie mogła przewozić więcej, że odpadnie część haraczu, pobieranego obecnie przez cudzoziemskie linje okrętowe. Jakże wielką byłaby nasza radość, gdyby te morskie olbrzymy zbudował z polskich materjałów polski robotnik, polski inżynier, polski przemysł?

Cieszymy się, że rośnie nasza flota — lecz nie ma ona niestety w swym macierzystym porcie warsztatu, któryby mógł zaspokoić jej wszystkie potrzeby, wykonać wszystkie naprawy, i opłaca za to duże sumy obcym wytwórniom.

Dumni jesteśmy z naszej marynarki wojennej i życzymy jej z głębi duszy świetnego rozwoju, lecz z żalem myślimy o tem, że nie posiada ona niezbędnej bazy, nie ma stoczni, gdzie bratnie ręce pod polskiem okiem mogłyby ją rozwijać, leczyć, ulepszać i stosować polską myśl twórczą; — że swoje rany wraz ze swemi tajemnicami powierzać musi obcym lekarzom.

I wciąż powraca myśl, i nawet w dzisiejszym dniu radosnym nie opuszcza nas przekonanie, że, jak niema Polski bez morza, jak niema morza bez portu i floty, tak niema floty bez przemysłu, któryby tę flotę budował, rozwijał, ulepszał i naprawiał. Straciliśmy na tem polu dużo czasu — obyśmy stratę wczas powetowali.

ADMINISTRACJA PORTU GDYŃSKIEGO

PORT gdyński buduje prywatne Konsorcjum Polsko-Francuskie według planów i pod ścisłą kontrolą rządu. Faktyczny nadzór nad robotami doniedawna prowadziło osobne Kierownictwo Budowy Portu w Gdyni, z naczelnikiem inż. Wendą na czele, organizacyjnie przed rokiem włączone do Urzędu Morskiego. Wszelkie projekty dalszej rozbudowy portu ześrodkowane są w Wydziale Portowym Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Właściwą administrację portu prowadzi Urząd Morski w Gdyni. Jako władza II-instancji w organizacji swej odpowiada Departamentowi Ministerstwa.

Urząd Morski, który dawniej nazywał się Urzędem Marynarki Handlowej i mieścił się w Wejherowie, administruje jednocześnie innemi portami wybrzeża, rozbudowuje oraz prowadzi konserwację brzegów.

Na czele Urzędu Morskiego stoi Dyrektor (Inż. St. Łęgowski), który jest zwierzchnikiem kapitanatów portów, służbowym przełożonym podległych funkcjonarjuszów i reprezentuje na terenie gdyńskim Ministra Przemysłu i Handlu.

Cala administracja portu i wybrzeża ześrodkowaną jest w 4-ch wydziałach Urzędu oraz w Kapitanacie Portu. Z nich:

1) W y d z i a ł O g ó l n y: (naczelnik St. Walewski) załatwia sprawy organizacyjne, osobowe, budżetowe, rachunkowe i gospodarcze),

2) W y d z i a ł a d m i n i s t r a c j i w y b r z e ż a i m a r y n a r k i h a n d l o w e j (nacz. Inż. Garnuszewski dzieli się na 2 oddziały: a) T e c h n i c z n y — (Inż. A. Ciechanowski), i b) Ż e g l u g o w y: (kap. Krzycki). Wydział ten załatwia sprawy budowy i utrzymania portów, budynków i urządzeń portowych poza Gdynią, sprawy przystani, latarni morskich, umocnień brzegowych, zalesień wydm, sprawy pomiaru i technicznej inspekcji statków, kotłów parowych i urządzeń portowych i żeglugowych, sprawy utrzymania szlaków morskich, sygnalizacji żeglugowej, ratownictwa morskiego, wreszcie nadzór nad fachowemi kwalifikacjami, personelu pokładowego i marynarzowego oraz kontroli dokumentów okrętowych.

3) W y d z i a ł B u d o w y P o r t u: — (Naczelnik Inż. T. Wenda). Opracowuje projekty rozbudowy portu, wykonywuje nadzór nad budową, zawiera umowy z przedsiębiorcami budowlanymi, załatwia sprawy wywłaszczeń terenów, buduje drogi na terenie portu i współdziała z Min. Komunikacji w sprawach budowy torów kolejowych w porcie.

4) W y d z i a ł Z a r z ą d u P o r t u: — Dzieli się na działy: a) Handlowy (nacz. A. Borkowski) załatwia sprawy eksploatacji portu i urządzeń portowych, sprawy opłat, pilotażu i policji portowej, sprawy statystyki ruchu i obrotu portowego, akwizycji i propagandy portu gdyńskiego.

b) O d d z i a ł T e c h n i c z n y (nacz. Inż. W. Szawernowski) — załatwia sprawy budowy i utrzymania naziemnych urządzeń portowych, sprawy warsztatów portowych i bezpieczeństwa przeciwpożarowego w porcie.

5) K a p i t a n a t P o r t u: — (Kapitan Portu G. Kański) chociaż jest agendą Urzędu Morskiego, w wielu sprawach rządzi się samodzielnie. Do tych spraw należą: pilotaż portowy, wykonywanie policji portowej i żeglugowej, zarząd pławami i innymi znakami nawigacyjnymi w obrębie portu i redy. Do kompetecji kapitanatu portu należą również wszystkie czynności, związane z regulowaniem ruchu i postoju statków w porcie, czuwanie nad ich bezpieczeństwem, wreszcie prowadzenie rejestru statków, wchodzących i wychodzących.

Taka, ściśle państwowa administracja portu ma oczywiście i swoje ujemne strony, do których zaliczyć należy przedewszystkiem brak szybkiej decyzji w niektórych ważnych dziedzinach administracji portowej, jako całokształtu spraw portowych.

Niektóre z tych spraw zależne są od decyzji kilku ministerstw, uzgadniane są i rozstrzygane nie w Gdyni, lecz w Warszawie, co oczywiście odbija się na szybkości ich załatwiania.

Taki stan rzeczy, możliwy w pierwszych latach budowy i eksploatacji portu, na dłuższy okres czasu nie dałby się utrzymać. Ciągły rozwój portu wymaga od administracji portowej ścisłej kooperacji z prywatnemi przedsiębiorstwami, działającemi na terenie gdyńskim, współpracy z nimi i nieraz szybkiej decyzji i zarządzeń w poszczególnych sprawach. Zależność od władz centralnych częstokroć działa tamująco na sprawności administracji portowej.

Z powyższych też względów najwłaściwszą administracją portu Gdyni byłaby autonomiczna Rada Portowa, składająca się z przedstawicieli władz, przemysłu, handlu, transportu itp. organizacji szczególnie zainteresowanych w sprawnem funkcjonowaniu administracji portowej.

W Gdyni z wielu względów zupełnej autonomji zarządu portu zaprowadzić się nie da, przynajmniej w latach najbliższych. Jednak, aby chociaż częściowo zadośćuczynić potrzebom współpracy z prywatnemi instytucjami, powołano przed paru laty tymczasową Radę Portową, jako ciało doradcze przy Urzędzie Morskim, które może stawiać wnioski i opinjować w następujących sprawach:

1) projektów rozbudowy portu oraz jego urządzeń,

2) koncesji i dzierżaw długoterminowych na terenie portu,

3) taryf opłat portowych i innych,

4) regulaminów portowych i innych przepisów w porcie,

5) zasad eksploatacji portu.

W skład Tymczas. Rady wchodzą:

1) Dyrektor Urzędu Morskiego, jako przewodniczący,

2) Komisarz Rządu w Gdyni,

3) Przedstawiciel Wojewody Pomorskiego,

4) 2 Przedstawiciele Min. Skarbu (cła, akcyza i monopole),

5) 2 Przedstawiciele Zarządu Pol. Kolei Państwowych,

6)2 przedstawiciele Izby Przemysłowo-Handlowej,

7) 2 przedstawiciele Rady interesantów portu,

8) 3 przedstawiciele kupiectwa.

Obecny skład i forma administracji portu gdyńskiego nie jest ostateczną. Należy przypuszczać, że już wkrótce odłączy się sprawy państwowo-administracyjne od czysto handlowej w zasadzie eksploatacji portu. Wówczas być może Tymczasowa Rada Portu przekształci się w stałą Radę Portu z szerokim i samodzielnym zakresem działania, jak to jest w Gdańsku i wielu innych dobrze prosperujących portach obcych.

BOLESŁAW KUŹMIŃSKI
Referent Urzędu Rybackiego

10-CIO LECIE PORTU RYBACKIEGO W GDYNI

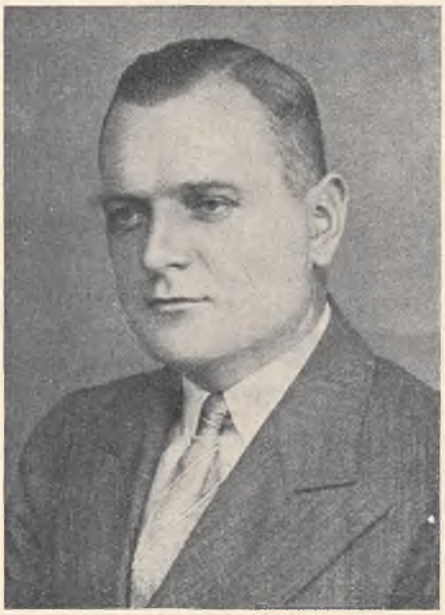
PODSTAWĄ wszelkich operacji rybackich jest bezpieczny i dogodnie położony port. Nasze rybołóstwo morskie miało do niedawna, a nawet i w obecnej chwili ma charakter wybitnie przybrzeżny. Rybak nie wyjeżdża na połowy daleko na morze, dłużej niż dobę nie przebywa na morzu, a na wypadek silniejszych wiatrów czemprędzej zmuszony jest powracać do portu. Z tych względów korzystne położenie portu ma pierwszorzędne znaczenie.

Zapewnienie bezpieczeństwa postoju statkom, dogodność wyładowywania ryby, załadowywania materjałów pędnych i sprzętu rybackiego, ponadto blizkość głównych terenów połowu, — są tymi czynnikami, które decydują o dogodności portu rybackiego. Jeżeli dodamy do tego dobrze zorganizowany handel i transport, pozwalający zbyć każdą ilość złowionej ryby — dalej rozwinięty tuż przemysł przetwórczy, a ponadto możność taniego i szybkiego remontu kutrów na miejscu, — będziemy już mieli port całkiem nowoczesny, zupełnie zaspakajający techniczne potrzeby rybaka.

Wszystkie powyższe postulaty starano się uwzględnić przy rozbudowie basenu rybackiego, w porcie gdyńskim.

Przedewszystkiem więc odgrodzono część basenu, i przydzielono rybakom jako spokojne i dogodne miejsce dla postoju kutrów; następnie uruchomiono niewielką stocznię rybacką, gdzie za minimalną opłatą rybacy sami we własnym zakresie mogą naprawiać swoje stare kutry i budować nowe; dalej ulokowano w basenie rybackim państwowy skład materjałów pędnych, skąd dogodnie i bez straty czasu zaopatrują się rybacy w oleje i smary; wreszcie rozbudowano handel i przemysł rybny, zapewniający rybakom zbyt każdej ilości ryby, przywiezionej z połowów.

Pomysł skoncentrowania pokrewnych zakładów technicznych, handlowych i przetwórczych na terenach, sąsiadujących z portem rybackim, jak to jest w Gdyni, był bardzo szczęśliwy i, bezwątpienia, przynosi wiele korzyści jak dla rybaków, tak i dla kupców i przemysłowców. Rybak przywozi rybę z połowu do portu i może ją według życzenia wyładować bezpośrednio do hali aukcyjnej, oddać na przechowanie do chłodni, sprzedać kupcowi lub dostarczyć do wędzarń czy fabryk konserw. Wszystko to ma rozmieszczone obok, wzdłuż nabrzeża portu rybackiego.



P. Bolesław Kuźmiński

Tak pomyślany port rybacki w Gdyni nie tylko zaspokoił bieżące potrzeby rybactwa przybrzeżnego, ale stał się również bazą dla rybołóstwa dalekomorskiego. Przy odpowiednio dogodnych warunkach powstały tu dwa polsko-holenderskie towarzystwa do połowu śledzi na morzu Północnem, które razem eksploatują 23 statki z załogą w połowie polską. Rozwinął się tu ponadto przetwórczy przemysł rybny, składający się obecnie z 4 wędzarń i 3 fabryk konserw.

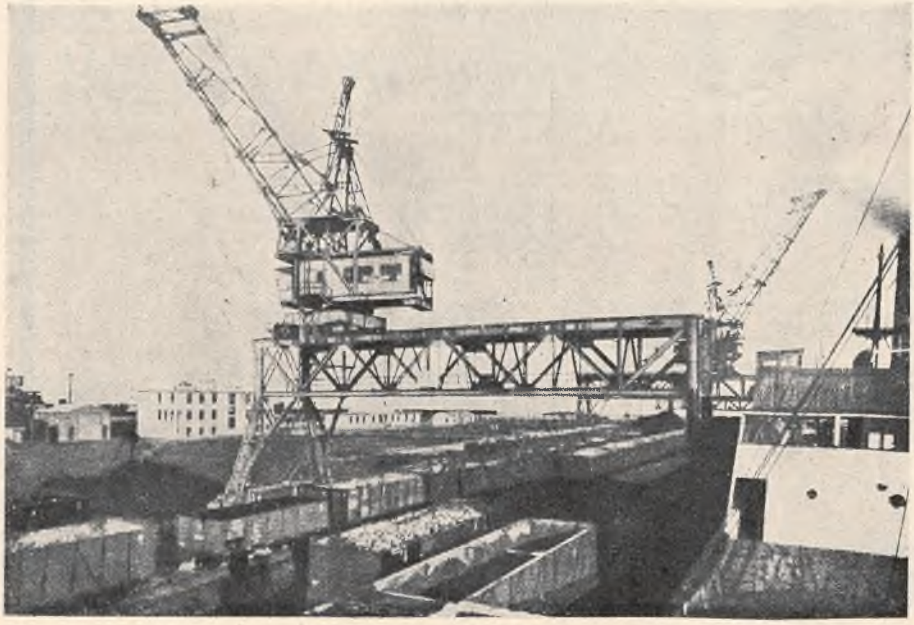
Ale największą może zdobyczą gdyńskiego portu rybackiego są śledzie solone, których import przez własny port tak pięknie rozwija się od 2-ch lat. Sprowadzamy już przez Gdynię prawie wszystkie gatunki śledzi, konsumowane w Polsce. Port gdyński stał się pozatem portem tranzytowym dla tego artykułu przy przewozie do Rumunji i Czechosłowacji. W okresie zimowym, kiedy sprowadza się przez Gdynię świeże lub mrożone śledzie, całe pociągi lodownie wychodzą z Gdyni, wywożąc rybę do fabryk konserw w kraju, lub tranzytem do Czechosłowacji.

Dzięki urządzeniom portu rybackiego Gdynia stała się dziś ważnym ośrodkiem handlu rybnego na Bałtyku, z którym liczy się zagranica. Wyrazem tego są liczne przyjazdy do naszego portu kupców rybnych z Anglji, Szwecji, Norwegji, Danji, Holandji i Islandji, przybywających tu dla nawiązania bezpośredniego kontaktu z polskimi odbiorcami.

Jeżeli cofniemy się wstecz o lat 10 i uprzytomnimy sobie ówczesny stan rybactwa i bezpieczeństwo postoju kutrów i łodzi rybaków gdyńskich, zrozumiemy, jaki skok w rozwoju swoim poczyniło rybactwo gdyńskie dzięki wybudowaniu portu. Rybacy gdyńscy posiadali wówczas zaledwie 6 kutrów, gdy dziś mają ich 35. Roczne połowy ich wynosiły wówczas 465 ton, dziś wynoszą około 2.000 ton. Rybołóstwa dalekomorskiego wówczas wcale nie było, dziś przywozimy do Gdyni około 10.000 ton śledzi z własnych połowów na morzu Północnem. Jeżeli dodamy do tego dość wysoką cyfrę importu ryb przez Gdynię, oraz handel i przemysł rybny, działający na terenie portu gdyńskiego, to śmiało możemy twierdzić, iż korzyści stąd wypływające dla rybaków i gdyńskiego życia gospodarczego oceniać można na dziesiątki miljonów złotych rocznie.

Taki jest dorobek rozumnej polityki i gospodarki na odcinku rybackim w porcie gdyńskim, dorobek właściwie 5-cio letni, gdyż budowę basenu rybackiego rozpoczęto dopiero w końcu 1928 roku.

DŹWIGI, ŻÓRAWIE



Port w Gdyni: Nabrzeże Śląskie. Mostowy żóraw chwytakowy firmy „Giesche"

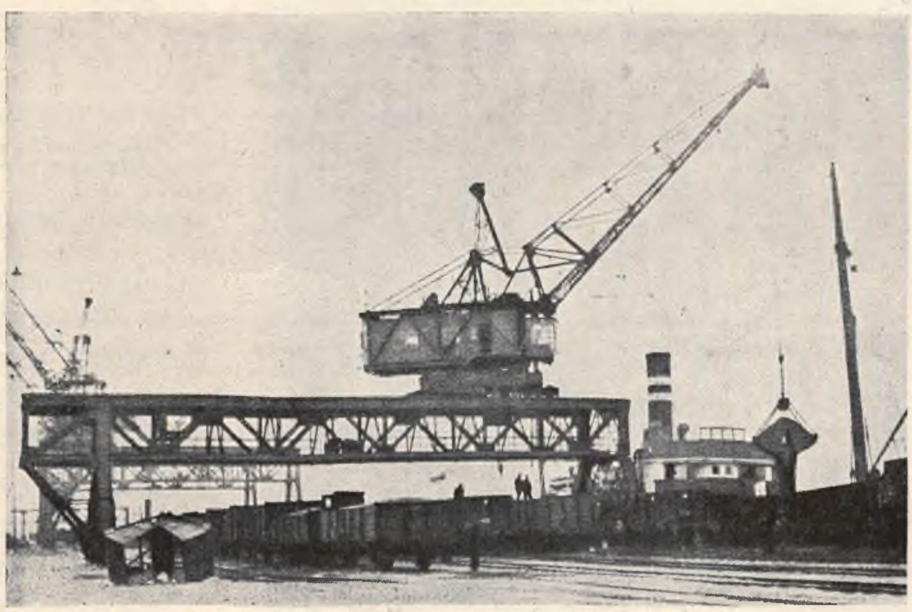
PRZETWORNICE,
OBROTNICE,
WSZELKIE
URZĄDZENIA
TRANSPORTOWE

STAL BATORY

Wspólnota Interesów Katowickiej S. A. dla Górnictwa i Hutnictwa

i

Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury S. A. w Katowicach



Port w Gdyni: Instalacje przeładunkowe dla węgla firmy „Progress".



Dziura w całem

Wiadomo, że w polskim obszarze celnym Wolne Miasto Gdańsk stanowi wyłom, t. zw. dziurę.

Ot taką przysłowiową dziurę w całem. Przez tę oto lukę przemyka się do Polski większość wszelakiego przemytu z Niemiec, a w szczególności tytoń pod wszystkiemi swemi postaciami.

Śmiało można zaryzykować twierdzenie, że prawie wszystkie przemycane do nas papierosy z zagranicy pochodzą z Niemiec.

Gdy sobie to uprzytomnimy, zgroza ogarnia, ilu nieświadomych obywateli przez niezrozumiały kult dla towaru zagranicznego kupuje przemycane papierosy niemieckiego pochodzenia i przyczynia się w ten sposób do wydatnego zasilania obcych kas!



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. PAŹDZIERNIK

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w październiku osiągnął po raz wtóry — w bieżącym roku nienotowaną dotychczas cyfrę rekordową, wykazuje bowiem *626.475,3 t.* wobec 554.602,7 t. we wrześniu b. r. oraz wobec ostatnio notowanej rekordowej cyfry obrotu 608.803,7 w lipcu b. r.

W miesiącu sprawozdawczym podobnie jak w lipcu b. r. port Gdynia osiągnął również rekordowe liczby przeładunku dziennego 32.792,9 t. w dniu 27.X b. r. (w lipcu 30.202 t.) oraz tygodniowego 161.088,1 t. w okresie — 23.X — 29.X b. r. (w lipcu 158.155,6 t.).

Ruch statków w październiku w porównaniu z wrześniem nie wykazuje niemal żadnych zmian, przyszło bowiem 392 statki o pojemności 314961 nrt (we wrześniu — 405 statków o pojemności 321.429 nrt), wyszło 385 statków o pojemności 318475 nrt (we wrześniu 402 statki o pojemności 311.881 nrt). W związku z poważnym wzrostem przywozu w październiku wzrosła nieco praca statków na wejściu. Przyszło bowiem statków z ładunkiem 169 wobec 163 we wrześniu.

Na wyjściu natomiast ilość statków z ładunkiem spadła — z 323 we wrześniu na 311 w październiku.

Dość poważnemu wzrostowi uległ średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni z 784,7 nrt we wrześniu na 815,2 nrt w październiku. Bardzo nieznacznej zwyżce uległa średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie z 42 we wrześniu na 43 w październiku. Kolejność bander: Szwecja, Polska, Niemcy, Norwegja, Danja, Stany Zjednoczone Am., Grecja, Anglja, wykazuje ponowne wysunięcie się Polski na miejsce drugie oraz wzrost udziału bandery greckiej. Reprezentowane były bandery 18-tu państw, wśród których rzadko dająca się widzieć w porcie Gdyni bandera turecka.

Obroty towarowe zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym — 611.632,3 t. (we wrześniu 554.602,7 t.), z czego na przywóz przypada 101.251,3 t. (we wrześniu 73.932,7 t.) oraz na wywóz 510.381 t. (we wrześniu 480.670 t.).

Niezależnie od stałego tempa wzrostu przywozu wielu surowców dla przemysłów przetwórczych, poważny wzrost przywozu wielu artykułów drobnicowych w miesiącu październiku (szczególnie w okresie do dn. 11-go października) tłumaczyć należy przedewszystkiem okresem wzmożonego wykorzystywania niższych stawek celnych przed wejściem w życie w dn. 11.X b. r. nowej taryfy celnej.

Zwiększenie przywozu spowodował w pierwszym rzędzie wzrost następujących pozycyj: — ryżu surowego (6927 t. w październiku wobec 28 t. we wrześniu), owoców świeżych (1686 t. w październiku wobec 909 t. we wrześniu), owoców suszonych (283 t. w październiku wobec 163 t. we wrześniu), tytoniu (350 t. w październiku wobec 195 t. we wrześniu), śledzi (3716 t. w październiku wobec 2336 t. we wrześniu), fosforytów (2723 t. w październiku wobec 435 t. we wrześniu), garbników (1641 t. w październiku wobec 621 t. we wrześniu), rudy żelaznej (5811 t. w październiku wobec 1625 t. we wrześniu), pirytów (7600 t. w październiku wobec zupełnego ich braku na przywozie we wrześniu), złomu żelaznego (44502 t. w październiku wobec 34270 t. we wrześniu), bawełny (8855 t. w październiku wobec 6246 t. we wrześniu) oraz wełny (1502 t. w październiku wobec 803 t. we wrześniu).

Szereg innych pozycyj przywozu oprócz wahań czysto konjunkturalnych nie wykazuje większych zmian.

Uzyskanie nienotowanej dotychczas cyfry wywozu zawdzięczać należy przedewszystkiem wzrostowi wywozu: węgla eksportowego (438.304 t. w październiku wobec 402.588 t. we wrześniu r. b. i dotychczasowej cyfry rekordowej wywozu węgla eksp. 433.900 t. w październiku 1931 r.), węgla bunkrowego (17190 t. w październiku wobec 13884 t. we wrześniu), koksu (8948 t. w październiku wobec 6861 t. we wrześniu), cynku (1069 t. w październiku wobec 835 t. we wrześniu), blachy cynkowej (149 t. w październiku wobec 59 t. we wrześniu), celulozy (663 t. w październiku, wobec 2 t. we wrześniu), dykty (556 t. w październiku wobec 495 t. we wrześniu) oraz wyrobów z drzewa (291 t. w październiku wobec 111 t. we wrześniu).

Wśród artykułów reeksportowanych wymienić należy ryż (582 t. w październiku wobec 358 t. we wrześniu), pozatem dość poważne miejsce zajęła w miesiącu sprawozdawczym kawa, reeksportowana głównie do Niemiec. Pozostałe pozycje wywozu niemal wszystkie odznaczają się pewnym spadkiem. I tak wywieziono mąki ryżowej 612 t. (1413 t. we wrześniu), cukru 1210 t. (5172 t. we wrześniu), bekonów 2453 t. (2918 t. we wrześniu), wędlin 290 t. (320 t. we wrześniu), jaj 1253 t. (1530 t. we wrześniu), makuchów 509 t. (990 t. we wrześniu), desek i łat 24842 t. (29342 t. we wrześniu), mebli giętych 159 t. (232 t. we wrześniu), materjałów pędnych 1700 t. (1800 t. we wrześniu), sody 225 t. (442 t. we wrześniu), bieli cynkowej 48 t. (165 t. we wrześniu), papy, tektury i papieru 745 t. (1261 t. we wrześniu), oraz bawełny 25 t. (95 t. we wrześniu). Wyjątek pewien wśród tych artykułów stanowią bale i słupy, których w październiku wywieziono 2939 t. wobec braku tej pozycji we wrześniu. Spadek ten, jak również brak na wywozie w październiku takich pozycyj, jak sól potasowa, nawozy azotowe karbid, bisulfat sodu oraz szyny kolejowe, jest zjawiskiem czysto konjunkturalnem, jak np. brak pozycji szyn kolejowych, bądź też sezonowem, jak np. pozycje soli potasowej oraz nawozów azotowych.

Ruch przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje w miesiącu sprawozdawczym pewien nieznaczny spadek jedynie na wywozie. Przywieziono bowiem 413,7 t. (we wrześniu 279,7 t.) i wywieziono 912,2 t. (we wrześniu 1128,3 t.). Wzrost przywozu wywołało przedewszystkiem przywiezienie 201,4 t. cukru wobec zupełnego braku tej pozycji we wrześniu, oraz

szeregu artykułów kolonjalnych, jak kawy (10,7 t. w październiku wobec 3,1 t. we wrześniu), herbaty (6,1 t. w październiku wobec 0,4 t. we wrześniu), kakao (4 t. w październiku wobec 0,5 t. we wrześniu). Pozostałe pozycje nie uległy poważniejszym zmianom. Zmniejszenie wywozu wywołane zostało przedewszystkiem naskutek spadku wywozu tłuszczu zwierz. surowego (62,3 t. w październiku wobec 253,2 t. we wrześniu) oraz spadkiem wywozu szeregu artykułów kolonjalnych. Inne pozycje bez poważniejszych zmian.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje dość znaczny wzrost przywozu i wywozu. Przywieziono bowiem 8432,9 t. wobec 1150,3 t. we wrześniu i wywieziono 5084,2 t. wobec 4393,2 t. we wrześniu. Ożywienie to, a szczególnie poważny wzrost przywozu tłumaczyć należy przedewszystkiem wzmożonemi dostawami cukru berlinkami z wnętrza kraju.

Wobec zbliżającej się zimy są to już zapewne ostatnie dostawy drogną wodną z wnętrza kraju.

Przywieziono bowiem cukru berlinkami w październiku 8.206,8 t. (we wrześniu 302,4 t.). Inne pozycje bez poważniejszych zmian.

Wzrost wywozu do wnętrza kraju drogą wodną wywołały przedewszystkiem pozycje: ryżu wył. (2.737,4 t. wobec 1.226,8 t. we wrześniu), śledzi (180,1 t. wobec 156,5 t. we wrześniu), tłuszczu i olejów roślinnych (166,1 t. wobec 87,5 t. we wrześniu), tłuszczu zwierz. sur. (759,4 t. wobec 542,9 t. we wrześniu), farb (24,2 t. wobec 3,8 t. we wrześniu), garbników (201 t. wobec 183,2 t. we wrześniu). Inne pozycje poza zwykłemi wahaniami konjunkturalnemi bez poważniejszych zmian. Ogólna suma obrotów w ruchu przybrzeżnym łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju drogą wodną wyniosła w miesiącu sprawozdawczym 14.843 t. wobec 6.951 t. we wrześniu).

Ruch pasażerów wobec zbliżającej się zimy wykazuje nadal znaczny spadek. Przyjechało w październiku 290 osób (we wrześniu 865 osób) — wyjechało 555 osób (we wrześniu 1.610 osób).

II. RUCH STATKÓW (*MOVEMENT OF SHIPS*)

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*nrt.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*nrt.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska	40	19	42.427	39	37	41.668	84.095	2
W. M. Gdańsk	1	—	291	2	2	1.229	1.520	18
Anglja	12	4	16.623	12	9	16.623	33.246	8
Czechosłowacja	5	3	1.105	5	5	1.105	2.210	16
Danja	52	29	28.191	45	35	25.165	53.356	5
Estonja	12	2	6.527	13	13	7.554	14.081	11
Finlandja	17	6	12.875	12	10	10.389	23.264	9
Francja	—	—	—	2	2	4.638	4.638	15
Grecja	7	—	17.159	7	7	16.943	34.102	7
Holandja	6	6	3.158	6	6	2.614	5.772	14
Kanada	1	—	3.282	1	1	3.415	6.697	13
Łotwa	11	1	11.514	11	11	11.397	22.911	10
Niemcy	70	43	42.065	66	36	41.610	83.675	3
Norwegja	37	23	26.061	41	27	30.923	56.984	4
Stany Zjedn. Am.	6	3	19.399	6	3	19.399	38.798	6
Szwecja	112	29	76.173	114	104	76.323	152.496	1
Turcja	1	—	2.041	—	—	—	2.041	17
Włochy	2	1	6.070	3	3	7.480	13.550	12
Razem	**392**	**169**	**314.961**	**385**	**311**	**318.475**	**633 436**	—
Miesiąc poprzedni	405	163	321.429	402	323	311.881	633.310	—
Ten sam miesiąc roku 1932	*377*	*123*	*279.958*	*378*	*320*	*274.196*	*554.154*	—
Od początku roku 1933	3.575	1.549	2.775.655	3.556	2.784	2.763.758	5.539.413	—
Od początku roku 1932	2.872	896	2.249.209	2.859	2.367	2.255.166	4.504.375	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w październiku: 815·2 nrt;
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 43;
c) średni postój statku: 62·8 godzin.

III. OBRÓT TOWARÓW (*GOODS TURNOVER*) TON

1. OBRÓT ZAMORSKI (*OVERSEAS TRAFFIC*)

A. Przywóz (*imports*)

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Cały przywóz . .	**101·251·3**	**73.932·7**	**708.259·3**
I. — Wytwory pochodzenia roślinnego (*plants products*) w tem m. in.:	**14.159·9**	**9.000·2**	**136 054·6**
1 — **Pszenica** (*wheat*) ...	—	—	7·—
Belgja	—	—	7·—
7 — **Kukurydza** (*maize*) .	—	—	1.100·5
Afryka	—	—	232·9
Holandja	—	—	554·9
Stany Zjedn. Am.	—	—	312·7

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
17/23, 25 — **Nasiona** (*seeds various*)	86·2	18·9	116·6
Anglja	17·6	—	17·9
Brazylja	—	0·6	0·6
Danja	1·5	7·9	12·2
Francja	0·4	—	1·2
Holandja	34·1	9·3	35·1
Niemcy	—	2·1	2·3
Norwegja	30·6	—	30·6
Palestyna	—	—	4·7
Włochy...	2·—	—	2·—
23 — **Pestki drzew owocowych** (*fruits stones*) ..	50·2	31·4	268·4
Anglja	14·2	15·4	79·6

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Francja	—	—	3·9
Hiszpanja	—	—	1·5
Holandja	—	—	1·5
Jawa	—	—	2.7
Kolonje Holenderskie	—	—	1·—
Stany Zjedn. Am.	36·—	16·—	178·2
24/26 — **Nasiona oleiste różne** (*various oil seeds*)	**3.224·4**	**4.795·6**	**38.677·2**
Afryka	2.121·6	3.457·1	14.384·—
Anglja	—	206·1	211·9
Argentyna	—	—	7.922·5
Belgja	—	—	35·2
Chiny	—	—	396·—
Danja	—	—	122·4
Egipt	—	—	100·8
Francja	0·6	—	3·2
Holandja	475·1	378·7	5.268·1
Indje Brytyjskie	—	171·5	598·3
Indje Holenderskie	568·2	207·8	4.142·9
Indochiny	—	—	57·3
Jawa	52·5	212·9	636·1
Mandżurja	—	—	283·—
Niemcy	—	—	102·5
Palestyna	—	15·—	15·—
Stany Zjedn. Am.	6·4	11·5	4.084·3
Sumatra	—	—	203·7
Syrja	—	15·—	15·—
Turcja	—	90·—	90·—
Włochy	—	—	5·—
27/1 — 3 — **Mąka** (**wszelka**) (*flour*)	**9·—**	**2·5**	**52·—**
Argentyna	1·—	—	2·
Holandja	8·—	1·5	11·—
Niemcy	—	1·—	28·—
Stany Zjedn. Am.	—	—	11·—
28/1 — 5 — **Kasza** (*grits*)	—	—	**42·6**
Belgja	—	—	5·—
Holandja	—	—	12·1
Niemcy	—	—	25·5
30 — **Ryż surowy** (*rice*)	**6.926·6**	**29·7**	**53.762·9**
Hiszpanja	—	—	100·—
Holandja	13·—	7·2	36·2
Indje Brytyjskie	6.913.6	22·5	40.819·1
Indochiny	—	—	7.924·8
Kol. Holenderskie	—	—	2·1
Jawa	—	—	0·5
Siam	—	—	4.880·2
31 — **Krochmal** (*starch*)	**23·—**	**29·—**	**108·7**
Belgja	5·—	29·—	68·7
Francja	0·8	—	0·8
Holandja	17·2	—	23·—
Niemcy	—	—	16·2
35 — **Słód** (*malt*)	—	—	**0·8**
Anglja	—	—	0·8
40 — 50 — **Warzywa** (*vegetables*)	—	**11·8**	**33·3**
Danja	—	—	1·8
Holandja	—	2·8	16·7
Indje Holenderskie	—	4·5	4·5
Niemcy	—	4·5	5·6
Peru	—	—	4·7
51 — **Chmiel** (*hop*)	—	—	**0·7**
Anglja	—	—	0·7
52 — **Grzyby suszone** (*dried mushrooms*)	—	—	**5·9**
Stany Zjedn. Am.	—	—	5·9
53 — 58, 60 — 64 — **Owoce świeże** (*fresh fruits*)	**1.686·2**	**909·1**	**18.298·9**
Algier	6·6	—	6·6
Anglja	—	1·9	30·1
Danja	—	0·1	318·1
Hiszpanja	12·7	—	1.445·7
Holandja	99·2	158·2	698·—
Honduras	—	—	111·6
Indje Holenderskie	49·6	—	562·—

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Jamajka	—	—	96·8
Niemcy	0·3	—	14·1
Palestyna	—	—	435·4
Stany Zjednocz. Am.	131·5	39·9	2.469·1
Włochy	1.005.8	709·—	11.730·9
Z. S. R. R.	380·5	—	380·5
59, 61 — 63, 66 — **Owoce suszone** (*dried fruits*)	**283·1**	**163·3**	**3.358·7**
Anglja	—	—	8·3
Egipt	6·3	—	36·3
Grecja	201·2	3·2	351·9
Hiszpanja	—	—	5·8
Holandja	—	—	34·1
Kanada	5·7	—	5·7
Niemcy	—	—	0·8
Stany Zjedn. Am.	39·3	160·1	2.904·2
Włochy	—	—	11·—
Z. S. R. R.	0·6	—	0·6
67, 68 — **Konserwy owocowe** (*preserved fruits*)	**2·7**	**25·3**	**155·9**
Anglja	0·2	2·9	19·1
Argentyna	—	—	11·9
Estonja	1·1	0·3	4·3
Finlandja	—	—	0·7
Francja	—	—	0·3
Hiszpanja	—	1·2	6·5
Holandja	—	—	55·8
Kol. Holenderskie	0·6	—	0·6
Niemcy	—	0·1	0·6
Palestyna	—	—	4·6
Stany Zjedn. Am.	0·3	20·2	46·6
Szwecja	0·5	—	0·5
Włochy	—	0·6	4·4
69, 72 — **Orzechy i migdały** (*nuts and almonds*)	**88·8**	**53·9**	**969·5**
Afryka	—	—	20·9
Anglja	—	—	12·—
Brazylja	2·5	—	2·5
Cejlon	—	—	10·1
Francja	3·8	—	14·8
Hiszpanja	—	—	5·—
Holandja	18·8	—	32·4
Indje Brytyjskie	—	—	550·4
Indje Holenderskie	—	—	60·7
Niemcy	—	20·4	20·4
Portugalja	—	—	4·8
Persja	—	—	4·—
Syrja	—	—	1·—
Szwecja	6·—	—	6·—
Włochy	57·7	33·5	224·5
76 — **Kawa** (*coffee*)	**397·6**	**770·8**	**7.704·3**
Abisynja	—	—	2·1
Afryka Brytyjska	—	6·9	28·—
Anglja	14·1	64·5	300·1
Argentyna	143·9	—	143·9
Belgja	3·5	7·5	33·5
Brazylja	152·1	525·1	5.908·6
Costa Rica	—	—	11·2
Danja	—	—	2·6
Finlandja	—	—	0·1
Francja	—	—	28·8
Guatemala	1·9	13·9	203·4
Hawaje	—	—	2·—
Holandja	64·—	91·5	476·1
Indje Brytyjskie	—	—	3·6
Indje Holenderskie	1·1	39·2	249·9
Kolumbja	7·5	15·4	55·7
Meksyk	—	—	12·9
Nicaragua	2·2	—	30·3
Niemcy	—	3·3	3·3
Salwador	—	0·8	3·8
Stany Zjedn. Am.	—	2·5	56·5
Szwecja	4·3	—	123·3
Venezuela	2·4	—	20·5
Włochy	0·6	0·2	4·1
78 — **Herbata** (*tea*)	**79·6**	**151·1**	**937·1**
Anglja	53·4	120·4	712·6
Belgja	1·2	—	7·3
Cejlon	—	0·5	5·6
Chiny	—	—	1·7

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Egipt	—	—	0·1
Francja	1·6	—	1·8
Holandja	13·2	10·7	108·1
Indje Brytyjskie	3·3	0·9	56·2
Jawa	—	2·—	4·3
Kolonje Holenderskie	6·9	16·6	38·8
Kolumbja	—	—	0·6
80 — **Kakao (w ziarnkach)** (*cocoa grains*)	**479·3**	**715·8**	**5.556·6**
Afryka Brytyjska	286·4	18·3	2.824·3
Afryka Francuska	—	15·3	15·3
Anglja	1·2	21·7	199·9
Belgja	—	15·—	41·6
Brazylja	—	15·—	104·4
Equador	—	—	12·3
Francja	53·4	13·5	440·6
Holandja	92·7	586·3	1.379·1
Jawa	—	2·4	22·8
Kolonje Holenderskie	4·5	19·6	275·1
Kongo	—	—	18·
Niemcy	15·3	—	15·3
Portugalja	16·7	5·2	57·7
Stany Zjedn. Am.	—	3·5	141·1
Venezuela	9·1	—	9·1
81, 82 — **Korzenie** (*spices*)	**120·7**	**115·7**	**619·3**
Anglja	12·8	0·5	20·4
Belgja	0·1	—	1·—
Ceylon	—	—	15·—
Chiny	—	—	5·3
Egipt	—	—	0·5
Francja	0·1	0·8	14·6
Holandja	51·1	29·3	234·1
Indje Brytyjskie	—	—	26·2
Indje Holenderskie	6·5	43·9	90·—
Jawa	42·1	38·4	147·9
Kuba	—	—	1·8
Meksyk	—	—	2·5
Niemcy	—	2·2	13·4
Stany Zjedn. Am.	6·—	0·3	30·6
Sumatra	—	—	4 9
Szwecja	1·—	—	2·—
Włochy	1·—	—	9·—
Z. S. S. R.	—	—	0·1
91 — **Słoma** (*straw*)	—	—	**37·4**
Anglja	—	—	0·8
Holandja	—	—	33·5
Indje Holenderskie	—	—	2·4
Niemcy	—	—	0·2
Włochy	—	—	0·5
95 — 97 — **Żywica** (*resin*)	**637·5**	**1.175·3**	**4.009·8**
Anglja	5·—	0·7	6·5
Argentyna	—	—	11·2
Belgja	—	1·—	13·9
Finlandja	17·9	—	17·9
Francja	310·9	149·8	1.514·3
Hiszpanja	63·8	144·4	476·3
Holandja	—	33·4	73·2
Indje Brytyjskie	2·—	—	2·—
Kolonje Holenderskie	5·2	0·5	5·7
Niemcy	—	90·	167·5
Portugalja	—	97·5	254·8
Stany Zjedn. Am.	49·9	487·8	894·3
Szwecja	—	3·9	3·9
Włochy	—	166·3	166·3
Z. S. S. R.	182.8	—	402·—
102/1, 2 — **Terpentyna** (*terpentine*)	**58·7**	—	**63·6**
Francja	1·2	—	2·1
Niemcy	57·5	—	58·5
Stan Zjed. Am.	—	—	3·—
103/1 — 3 — **Wiklina** (*osier*)	—	1·—	10·3
Belgja	—	—	3·5
Francja		1·	5·4
Holandja	—	—	0·3
Indje Holenderskie	—	—	1·—
Niemcy	—	—	0·1

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
104 — **Trawa morska, trzcina** (*sea grass, reed*)	**6·3**	—	**156·6**
Alger		—	130·9
Anglja	0·4	—	2·7
Belgja	4·2	—	4·2
Holandja	0·8	—	2·6
Indje Brytyjskie	0·6	—	5·4
Jawa	—	—	1·4
Marokko	—	—	3·—
Niemcy	0·3	—	0·3
Portugalja	—	—	6·1
II. — Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego (*live animals & animal products*)	**3.869·4**	**2.408·1**	**15.333·1**
117 — **Śledzie** (*herrings*)	**3.716·1**	**2.336·4**	**14.791·4**
Anglja	1.347·—	1.090·6	5.118·1
Belgja	—	—	11·7
Danja	—	—	123·4
Holandja	1.603·4	614·—	3.938·8
Islandja	198·6	292·5	1.032·8
Norwegja	235·1	339·3	4.219·6
Szwecja	332·—	—	347·—
127 — **Masło** (*butter*)	—	—	**0·4**
Danja	—	—	04
128/1 — 4 — **Sery** (*cheese*)	**2·8**	**1·6**	**23·3**
Belgja	—	—	0·4
Egipt	0·1	—	0·1
Finlandja	2·7	1·5	14·5
Holandja	—	0·1	1·8
Kolonj. Holenderskie	—	—	6·1
Włochy	—	—	0·4
129/1 — 5 — **Kazeina** (*caseine*)	**35·—**	**22·3**	**82·3**
Argentyna	—	—	15·—
Anglja	—	0·3	0·6
Belgja	—	0·1	0·1
Chiny	0·6	1·—	1·6
Danja	—	—	0·8
Francja	10·9	—	13·5
Holandja	6·5	2·1	14·8
Niemcy	17·—	18·8	35·9
131&1 — 3 — **Pierze** (*feathers*)	—	—	**6·8**
Stany Zjedn. Am.	—	—	6·8
134/1 — 3 — **Szczecina** (*bristle*)	**3·5**	**0·2**	**9·5**
Anglja	0·8	0·2	1·7
Stany Zjedn. Am.	2·7	—	7·8
136 2 — **Kości** (*bones*)	**9·8**	**11·—**	**36·2**
Anglja	—	—	9·3
Belgja	—	—	6·1
Holandja	—	1·—	1·—
Estonja	—	10·—	10·—
Finlandja	9·8	—	9·8
137/2 a,b — **Jelita** (*bowels*)	**95·8**	**36·6**	**338·5**
Anglja	—	1·4	2·—
Argentyna	—	—	4·2
Belgja	—	—	10·—
Chiny	—	—	1·8
Danja	6·3	—	79·2
Finlandja	—	2·4	2·4
Holandja	—	9·5	17·2
Indje	—	—	0·3
Niemcy	54·2	23·3	175·7
Stany Zjedn. Am.	—	—	3·6
Szwecja	—	—	0·4
Z. S. S. R.	35·3	—	41·7
143/1 — 3 — **Muszle** (*shells*)	**6·4**	—	**44·7**
Anglja	6·4	—	43·1
Niemcy	—	—	1·6

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
III. — Wytwory pochodzenia mineralnego (*mineral products*)	13.727·7	2.127·8	64.257·—
148, 149, 157 — 159, 162 — 165 — **Kamienie** (*stones*)	57·6	85·7	343·3
Danja	3·5	—	58·5
Francja	20·4	—	20·5
Finlandja	1·4	—	4·5
Holandja	2·—	8·—	18·5
Niemcy	—	—	51·8
Norwegja	—	65·2	134·2
Szwecja	2·2	1·7	5·6
Stany Zjedn. Am.	28·1	10·8	49·7
150 — **Glinki** (*clay*)	30·8	22·4	177·2
Anglja	15·4	1·1	47·4
Belgja	—	15·3	108·4
Francja	15·4	—	15·4
Niemcy	—	6·—	6·—
151/1, 2 — **Kreda** (*chalk*)	—	0·9	5·9
Anglja	—	0·9	0·9
Szwecja	—	—	5·—
153/1, 2 — **Wapno** (*lime*)	—	—	46·3
Francja	—	—	46·3
154 — **Cement** (*cement*)	23·—	—	64·5
Anglja	20·1	—	58·7
Stany Zjedn. Am.	2·9	—	5·8
156/1, 2 — **Talk** (*talc*)	5·1	—	13·9
Niemcy	5·1	—	13·9
169/1, 2 — **Azbest** (*asbestos*)	32·4	9·7	95·3
Anglja	0·1	0·1	0·7
Belgja	—	9·1	9·1
Finlandja	5·—	—	15·—
Kanada	27·3	—	27·3
Niemcy	—	0·5	43·2
170/1, 2 171/1, 2 — **Materjały szlifierskie** (*grinding materials*)	22·7	32·3	95·4
Anglja	0·8	0·3	8·2
Belgja	—	0·6	0·6
Francja	—	10·—	10·8
Hiszpanja	15·—	—	15·—
Holandja	—	1·—	14·8
Norwegja	1·1	0·4	1·8
Stany Zjedn. Am.	—	17·5	17·5
Szwecja	5·8	2·5	16·7
Włochy	—	—	10·—
177/1 a — **Ruda żelazna** (*iron ores*)	5.811·—	1.625·—	23.373·8
Brazylja	—	—	7.772·4
Niemcy	—	—	3·2
Szwecja	5.445.3	1.625·—	15.232·5
Z. S. S. R.	365·7	—	365·7
177/1 c — **Piryty** (*pirits*)	7.600·—	—	34.315·3
Hiszpanja	—	—	10.265·3
Szwecja	—	—	16·450·—
Włochy	7.600·—	—	7·600
177/2, 4 — 6 — **Rudy różne** (*various ores*)	5·—	—	162·—
Anglja	—	—	155·9
Holandja	5·—	—	5·—
Szwecja	—	—	1·1
177/3 — **Ruda cynkowa** (*zinc ores*)	—	—	2.321·9
Norwegja	—	—	2.321·9
186 — 188 — **Smoła** (*goudron*)	—	0·4	18·1
Anglja	—	—	7·3
Holandja	—	0·2	0·2
Niemcy	—	—	10·4
Szwecja	—	0·2	0·2

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
197, 200 — **Oleje** (*oils*)	108·2	93·4	1.024·5
Anglja	35·8	25·8	565·—
Belgja	—	—	9·3
Danja	—	11·1	42·—
Finlandja	—	—	0·8
Holandja	22·—	19·8	72·2
Jawa	—	—	1·8
Kolonj. Holenderskie	0·5	—	0·5
Kolumbja	—	—	02
Niemcy	1·5	1·7	78·1
Norwegja	—	0·2	5·2
Francja	1·7	—	10·6
Palestyna	—	—	5·9
Stany Zjedn. Am.	32·2	34·8	205·6
Szwecja	—	—	6·4
Włochy	—	—	6·4
Z. S. S. R.	14·5	—	14·5
198, 199 — **Asfalt** (*asphalt*)	—	225·—	1.743·5
Anglja	—	140·—	1.481·8
Niemcy	—	61·6	238·3
Stany Zjedn. Am.	—	23·4	23·4
200/1 — **Benzyna** (*bencine*)	—	—	5·—
Finlandja	—	—	5·—
200/3 — 6 — **Smary** (*lubricating oils*)	22·3	33·—	430·1
Anglja	—	2·8	23·2
Belgja	16·1	—	29·4
Danja	—	—	84·3
Holandja	6·2	3·8	51·7
Niemcy	—	5·6	65·8
Stany Zjedn. Am.	—	20·8	157·8
Szwecja	—	—	17·9
200/8 a, b, c — **Wazelina** *vaseline*)	9·6	—	21·—
Belgja	7·6	—	13·8
Niemcy	1·—	—	1·8
Stany Zjedn. Am.	1·—	—	5·4
IV. — Woski, tłuszcze oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych (*wax, fats vegetables & animal oils*)	2.304·9	1 867·8	11.063·3
203, 204 — **Wosk** (*wax*)	3·3	9·6	51·9
Anglja	0·8	0·2	2·6
Brazylja	1·3	—	7·5
Holandja	—	1·2	2·3
Niemcy	1·2	7·7	31·3
Norwegja	—	0·5	0·5
Peru	—	—	4·—
Stany Zjedn. Am.	—	—	3·7
205 — 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** (*vegetables oils and fats*)	96·6	199·8	1.130·—
Anglja	3·3	11·1	28·5
Belgja	—	17·1	23·1
Brazylja	—	—	3·1
Danja	—	—	12·1
Francja	6·4	23·7	61·3
Hiszpanja	—	—	25·7
Holandja	63·3	115·6	735·9
Kolonj. Duńskie	19·9	—	19·9
Kolonj. Holenderskie	—	18·8	74·6
Niemcy	3·3	—	54·6
Palestyna	—	—	14·3
Stany Zjedn. Am.	0·4	—	15·5
Szwecja	—	0·6	0·6
Włochy	—	12·6	60·8
215, 217, 218 — **Tłuszcze zwierzęce surowe** (*row fats*)	1·605·1	1.580·9	8.832·5
Anglja	172·—	168·8	1.054·3
Argentyna	318·9	326·3	2.773.9
Australja	18·1	—	48·9

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Belgja	66·7	—	163·7
Brazylja	—	—	215·3
Danja	639·1	536·7	2.611·7
Francja	15·—	—	15·—
Holandja	118·2	367·4	1.049·4
Japonja	—	58·—	58·—
Kol. Holenderskie	53·1	36·3	89·4
Niemcy	—	35·6	145·3
Norwegja	32·2	5·—	211·9
Stany Zjedn. Am.	—	—	53·1
Szwecja	171·8	46·8	342·6
216 — **Tran** (*whale-oil*)	**599·9**	**77·5**	**1.017·1**
Anglja	—	6·3	6·3
Argentyna	—	—	15·9
Danja	6·—	—	8·2
Hiszpanja	—	15·9	15·9
Holandja	312·4	—	345·2
Japonja	218·1	—	249·9
Kol. Holenderskie	—	40·7	67·3
Niemcy	6·3	—	12·7
Norwegja	52·9	14·6	258·9
Peru	—	—	6·3
Stany Zjedn. Am.	—	—	6·4
Szwecja	—	—	19·9
Z. S. S. R.	4·2	—	4·2
219 — **Stearyna** (*stearine*)	—	—	31·8
Holandja	—	—	1·—
Niemcy	—	—	1·1
Norwegja	—	—	29·1
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·6
V. — Przetwory spożywcze, tytoń (*foodstuffs, tobacco*)	**715·4**	**392·8**	**6.344·4**
243/1, 2 — **Konserwy mięsne** (*preserved meat*)	**1·2**	**1·6**	**4·4**
Anglja	—	0·9	1·—
Danja	1·1	—	1·1
Niemcy	0·1	—	0·6
Norwegja	—	—	1·—
Stany Zjedn. Am.	—	0·7	0·7
246 — **Mleko skondensowane** (*condensed milk*)	**5·6**	**3·6**	**43·1**
Anglja	—	—	3·5
Belgja	4·5	—	15·8
Danja	—	1·3	3·7
Holandja	1·1	2·3	20·1
254, 256 — **Ryby** (**konserwy rybne**) (*fishes*)	**51·4**	**40·8**	**251·6**
Anglja	0·5	—	0·5
Belgja	—	—	1·—
Danja	—	1·3	2·8
Finlandja	1·4	—	5·2
Francja	6·8	1·8	33·7
Hiszpanja	3·8	—	10·—
Holandja	19·3	—	24·6
Islandja	—	—	1·1
Kol Holenderskie	—	—	0·4
Niemcy	—	—	0·2
Norwegja	6·2	3·5	88·—
Portugalja	12·8	32·1	80·5
Szwecja	0·4	2·1	2·5
Włochy	0·2	—	1·1
259, 260 — **Cukier** (*sugar*)	—	**2·9**	**6·—**
Anglja	—	—	2·9
Niemcy	—	2·9	3·1
272, 273, 276 — 278 — **Napoje alkoholowe prócz wina** (*alcohols, wine excepted*)	**14·2**	**17·3**	**196·5**
Anglja	3·6	5·6	23·3
Belgja	—	—	2·7
Danja	—	—	3·3
Finlandja	—	—	21·1
Francja	9·3	10·8	68·9
Gdańsk	—	—	59·7
Hiszpanja	—	—	0·6

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Holandja	0·2	0·1	5·—
Indje Holenderskie	—	0·1	06·
Jamajka	—	—	1·7
Niemcy	1·1	0·7	5·2
Norwegja	—	—	0·3
Szwecja	—	—	4·1
280 — 282 — **Wina** (*vine*)	**76·—**	**28·8**	**352·1**
Algier	3·3	—	8·—
Ameryka Połudn.	—	—	2·2
Anglja	0·7	—	0·8
Belgja	0·4	—	3·5
Danja	0·1	—	3·4
Francja	40·6	14·6	181·8
Grecja	—	—	4·1
Holandja	—	—	0·1
Hiszpanja	23·7	3·7	92·3
Niemcy	1·3	0·2	3·8
Portugalja	0·9	0·6	20·7
Włochy	5·—	9·7	31·4
284 — **Drożdże** (*yeast*)	—	—	2·8
Anglja	—	—	2·8
287 — **Makuchy** (*oil cakes*)	—	**62·9**	**507·5**
Anglja	—	—	4·5
Danja	—	62·9	503·—
291 — **Mączka rybna** (*flour of fishes*)	**215·—**	**40·—**	**531·3**
Norwegja	215·—	40·—	531·3
293, 294/1, 2, 3, 6 — **Tytoń** (*tabacco*)	**350·3**	**194·7**	**4.442·5**
Anglja	43·8	177·4	763·4
Belgja	—	—	0·1
Bułgarja	—	—	661·5
Egipt	82·7	10·4	93·1
Grecja	16·8	—	16·8
Holandja	1·7	6·8	194·4
Niemcy	—	0·1	0·2
Norwegja	—	—	0·1
Stany Zjedn. Am.	203·2	—	996·7
Syrja	2·1	—	2·1
Włochy	—	—	1.714·1
294/4, 5 — **Papierosy** (*cigarettes*)	**1·7**	**0·2**	**6·6**
Anglja	0·1	0·1	0·9
Egipt	—	—	0·2
Finlandja	—	—	0·4
Holandja	01·	—	0·4
Niemcy	0·3	—	1·4
Palestyna	—	—	0·2
Stany Zjedn. Am.	1·2	0·1	3·1
VI. — Przetwory chemiczne i farmaceutyczne farby (*chemicals, pharmaceutic products, paints*)	**5.194·5**	**8 603·1**	**79 359·1**
295/6 — **Siarka** (*sulphur*)	**115·3**	**122·1**	**523·1**
Belgja	—	—	5·—
Hiszpanja	—	—	20·—
Niemcy	10·6	15·—	25·6
Stany Zjedn. Am.	30·—	50·—	180·—
Włochy	74·7	57·1	292·5
295 — 491 — **Przetwory chemiczne** (*chemicals*)	**192·3**	**125·8**	**886·3**
Anglja	34·6	37·1	173·7
Belgja	6·—	4·6	20·5
Chiny	—	—	0·7
Danja	0·1	5·1	29·5
Finlandja	—	11·3	14·5
Francja	78·1	—	142·8
Hiszpanja	0·7	—	16·1
Holandja	3·7	25·3	78·—
Indje Holenderskie	0·5	—	0·5
Niemcy	22·9	15·—	83·5
Norwegja	—	15·—	26·1
Peru	—	—	0·5
Stany Zjedn. Am.	3·4	4·5	89·7

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Szwecja	35·3	—	73·6
Włochy	—	7·9	31·8
Z. S. S. R.	7·—	—	104·8
299/18 — **Soda** (*soda*)	**310·6**	**70·7**	**557·3**
Anglja	17·4	13·4	75·1
Belgja	—	11·5	22·1
Holandja	—	45·8	50·8
Niemcy	55·8	—	55·8
Szwecja	—	—	0·6
Z. S. S. R.	237·4	—	352·9
299/19 b — **Potaż** (*potash*)	—	**10·4**	**23·5**
Holandja	—	10·4	23·5
302/2 — **Chlorek magnezu** (*chloride of magnesium*)	—	—	**49·6**
Anglja	—	—	22·—
Belgja	—	—	6·4
Holandja	—	—	13·8
Niemcy	—	—	1·1
Włochy	—	—	6·3
303/4 — **Karbid** (*carbid*)	**1·7**	**0·1**	**2·8**
Szwecja	1·7	0·1	2·8
309/1 — **Boraks** (*borax*)	—	—	**20·4**
Holandja	—	—	20·4
312/1 — **Glejta** (*litharge*)	**10·4**	**7·3**	**28·1**
Anglja	10·4	7·3	28·1
405 — 407, 409, 412 — 418, 420 — 423 — **Farby** (*paints*)	**9·9**	**74·2**	**406·7**
Anglja	8·—	11·3	49·5
Belgja	0·6	0·6	2·3
Danja	0·3	9·5	10·9
Francja	—	6·7	8·1
Hiszpanja	—	—	5·3
Holandja	—	0·3	2·9
Niemcy	0·5	—	23·—
Norwegja	—	—	0·1
Stany Zjedn. Am.	0·5	45·8	303·7
Szwecja	—	—	0·9
408 — **Sadza** (*soot*)	**119·2**	**43·7**	**909·8**
Anglja	—	—	2·6
Argentyna	—	—	297·4
Belgja	—	7·3	7·3
Holandja	20·1	35·1	55·2
Niemcy	—	—	146·6
Stany Zjedn. Am.	99·1	1·3	400·7
410 — **Glinka farbiarska** (*clay*)	**55·9**	**82·6**	**302·9**
Anglja	—	—	15·4
Holandja	—	—	32·1
Niemcy	55·9	—	111·9
Stany Zjedn. Am.	—	82·6	138·5
Włochy	—	—	5·—
424 — 428 — **Garbniki** (*tanning extracts*)	**1.641·4**	**621·2**	**7.969·3**
Afryka	—	—	100·8
Anglja	—	6·3	8·1
Argentyna	1.324·6	166·3	5.338·9
Brazylja	63·8	10·—	297·7
Chile	—	1·—	4·8
Danja	—	0·5	0·5
Francja	29·3	1·1	53·9
Hiszpanja	—	87·8	87·8
Holandja	30·2	30·—	240·—
Indje	—	91·1	244·—
Indje Brytyjskie	20·—	—	20·—
Indje Holenderskie	17·1	—	17·1
Kuba	—	—	2·1
Niemcy	146·1	196·8	1.341·3
Peru	—	—	165·—
Stany Zjedn. Am.	—	—	6·8
Syrja	10·3	—	10·3
Turcja	—	20·1	20·1
Włochy	—	10·1	10·1

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
429 — 434, 436, 437, 439, 440, 450 — 454 — **Artykuły kosmetyczne** (*cosmetic*)	8·8	4·—	**24·6**
Anglja	2·1	0·3	5·4
Francja	5·5	1·7	10·2
Holandja	—	0·2	1·—
Niemcy	—	—	0·1
Norwegja	0·2	—	0·6
Palestyna	—	—	0·1
Stany Zjedn. Am.	1·—	1·8	6·9
Szwecja	—	—	0·3
449 — **Zapałki** (*matches*)	—	0·3	**0·5**
Francja	—	—	0·1
Niemcy	—	0·3	0·4
466, 470 — **Klej i żelatyna** (*glue and gelatine*)	1·—	8·2	**43·7**
Anglja	—	1·3	4·3
Belgja	1·—	4·—	20·5
Francja	—	2·4	10·5
Holandja	—	—	2·—
Indje	—	—	2·8
Kongo	—	—	1·—
Stany Zjedn. Am.	—	0·5	2·6
473/3 — **Fosforyty** (*phosphates*)	**2.723·—**	**435·—**	**22.551·7**
Algier	—	—	2.057·—
Francja	—	—	1.000·—
Marokko	—	—	2.032·—
Niemcy	465·	435·—	2.085·—
Stany Zjedn. Am.	2.258·—	—	7.713·1
Tunis	—	—	5.531·—
Z. S. S. R.	—	—	2.133·6
477 — **Żużle Thomasa** (*Thomas slag*)	—	**6.975·—**	**44.996·8**
Belgja	—	6.975·—	42.886·8
Holandja	—	—	2.110·—
487/1, 2 — **Celuloid** (*celluloid*)	**5·—**	**23·—**	**62·—**
Anglja	—	—	1·6
Argentyna	—	—	2·8
Finlandja	—	19·9	21·5
Niemcy	5·—	3·1	30·9
Szwecja	—	—	5·2
VII. — Skóry, futra, wyroby skórzane (*hides, furs, leather goods*)	**1.672·1**	**1.772·3**	**12.203·3**
492 — 513 — **Skóry** (*hides and skins*)	**1.670·7**	**1.767·4**	**12.093·—**
Abisynja	—	2·3	2·3
Afryka Połudn.	—	48·3	48·3
Afryka Wschod.	5·4	2·1	7·5
Anglja	29·1	50·3	240·9
Argentyna	276·—	378·4	2.553·—
Australja	—	—	33·8
Belgja	203·1	69·2	921·—
Boliwja	5·4	—	5·4
Brazylja	126·4	219·2	635·3
Chile	—	82·2	107·1
Chiny	—	3·1	3·4
Danja	29·5	48·1	189·—
Estonja	—	—	9·3
Finlandja	—	2·7	2·7
Francja	114·5	20·9	371·—
Hiszpanja	—	—	18·8
Holandja	676·—	502·9	3.876·4
Indje Brytyjskie	—	37·5	44·2
Kanada	—	—	7·7
Kol. Holenderskie	53·6	54·2	243·—
Kolumbja	18·1	5·9	132·4
Kuba	—	—	54·—
Marokko	—	—	7·9
Niemcy	31·6	111·—	1.809·—
Norwegja	0·9	0·8	51·9
Paragwaj	—	—	93·6
Peru	49·6	—	141·2
Stany Zjedn. Am.	39·5	43·5	306·9

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*Sepsember*)	Od początku roku (*January-October*)
Szwecja	12·—	14·5	60·3
Urugwaj	—	65·—	110·4
Venezuela	—	5·3	5·3
516 — 533 — **Futra** (*furs*)	**0·9**	**1·9**	**26·9**
Anglja	—	0·6	2·—
Norwegja	—	—	11·—
Stany Zjedn. Am.	0·9	1·3	13·9
534 — 559 — **Wyroby skórzane** (*leather goods*)	**0·5**	**3·—**	**83·4**
Anglja	0·5	—	13·6
Estonja	—	—	56·3
Finlandja	—	—	10·—
Grecja	—	—	0·1
Holandja	—	—	0·2
Norwegja	—	2·7	2·7
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·1
Szwecja	—	0·3	0·4
VIII. — Surowce włókiennicze i wyroby z nich	**11.934·1**	**9.395·4**	**88.684·4**
(*Row textiles materials and their products*)			
561, 562, 572, 574 — **Przędza jedwabna** (*silk yarn*)	**2·2**	**2·2**	**31·6**
Anglja	1·6	2·1	14·9
Belgja	—	—	5·2
Estonja	—	0·1	0·1
Holandja	0·6	—	3·8
Japonja	—	—	7·6
589/1, 2 — 592 — **Wełna** (*wool*)	**1.501·6**	**802·8**	**12.679·8**
Afryka	—	—	749·9
Anglja	1.035·—	286·9	5.522·5
Argentyna	7·9	16·1	850·—
Australja	54·—	284·4	3.062·2
Belgja	319·5	112·5	1.265·6
Brazylja	—	—	15·6
Chiny	—	—	10·9
Danja	—	5·6	64·1
Egipt	—	—	10·3
Francja	60·8	—	134·5
Holandja	19·6	91·8	536·1
Indje Brytyjskie	—	—	19·6
Irlandja	—	—	7·5
Islandja	3·3	3·5	30·3
Kol. Holenderskie	1·5	—	1·5
Norwegja	—	—	1·5
Niemcy	—	2·—	274·—
Peru	—	—	11·6
Stany Zjedn. Am.	—	—	95·3
Urugwaj	—	—	16·8
589/2 1, b — **Sierść zwierzęca** (*hair*)	—	—	25·2
Anglja	—	—	0·5
Holandja	—	—	5·1
Stany Zjedn. Am.	—	—	19·6
590/1 a, b — **Odpadki wełny** *wool odds*)	**31·6**	**19·1**	**142·—**
Anglja	29·9	18·5	113·3
Australja	—	0·6	4·1
Argentyna	—	—	0·3
Indje Brytyjskie	—	—	22·6
Kol. Holenderskie	1·7	—	1·7
593, 594 — **Przędza wełniana** (*wool yarn*)	**27·—**	**36·3**	**114·5**
Anglja	27·—	36·3	114·4
Belgja	—	—	0·1
597 — 605, 613 — 622 — **Tkaniny** (*textiles*)	**19·6**	**24·2**	**76·6**
Anglja	8·7	23·9	63·6
Belgja	—	—	0·3
Estonja	—	0·2	0·9
Francja	—	—	0·3
Holandja	—	—	0·3

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Kol. Holenderskie	10·—	—	10·—
Portugalja	0·8	—	0·8
Stany Zjedn. Am.	0·1	1·1	0·4
606, 609 — **Bawełna** (*cotton*)	**8.855·2**	**6.246·2**	**61.698·3**
Afryka	—	—	88·7
Ameryka Południ.	—	—	5·2
Anglja	120·3	52·6	1.566·4
Belgja	88·2	50·5	461·7
Brazylja	—	—	23·6
Danja	11·3	—	11·8
Chiny	—	—	91.8
Egipt	356·4	477·6	3.544·4
Francja	0·3	—	30·5
Holandja	83·6	83·1	862·6
Indje Brytyjskie	311·2	733·3	2.046·4
Indje Holenderskie	—	—	57·9
Meksyk	—	—	10·2
Niemcy	15·5	113·—	519·8
Palestyna	—	—	93·4
Peru	154·—	53·3	708·4
Stany Zjedn. Am.	7.714·4	4.682.8	51·534·—
Włochy	—	—	41·5
606/1, 2 a, b — **Odpadki bawełniane** (*cotton odds*)	**138·5**	**127·1**	**554·1**
Anglja	40·3	51·5	232·7
Belgja	—	15·7	15·7
Holandja	—	—	45·3
Japonja	—	5·6	5·6
Kol. Holenderskie	90·1	1·1	91·2
Niemcy	5·7	35·9	51·9
Peru	2·4	—	2·4
Stany Zjedn. Am.	—	17·3	109·3
611, 612 — **Przędza bawełniana** (*cotton yarn*)	**109·3**	**35·—**	**294·5**
Anglja	108·6	35·—	227·9
Belgja	—	—	2·2
Finlandja	—	—	2·7
Holandja	0·7	—	1·6
Niemcy	—	—	45·7
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·4
Z. S. S. R.	—	—	14·—
623 — **Len i konopie** (*flax and hemp*)	**39·4**	**50·2**	**441·4**
Afryka	—	—	2·5
Anglja	24·7	13·4	216·9
Belgja	—	—	12·6
Holandja	0·4	1·6	11·2
Jawa	11·9	26·2	54·—
Kolonje Holenderskie	1·8	9·—	110·3
Kolumbja	—	—	18·3
Niemcy	0·6	—	14·3
Stany Zjedn. Am.	—	—	1·3
624 — **Juta** (*jute*)	**673·3**	**1.284·4**	**9.338·7**
Afryka	—	—	90·—
Anglja	47·3	—	422·6
Belgja	5·7	91·2	184·5
Chiny	—	89·1	89·1
Holandja	143·5	880·2	4.630·7
Indje Brytyjskie	270·—	167·6	2.248·7
Indje Holenderskie	2·—	—	1.212·9
Niemcy	112·5	55·8	367·3
Stany Zjedn. Am.	92·3	0·5	92·9
625 — 626 — **Sizal i inne włókna** (*sisal and others*)	**59·5**	**97·—**	**641·7**
Afryka	1·3	—	11·6
Anglja	—	93·7	406·2
Belgja	03·	—	0·3
Holandja	1·—	1·6	35·2
Indje Brytyjskie	—	0·1	15·7
Indje Holenderskie	—	—	46·8
Jawa	—	1·6	28·4
Kuba		—	1·2
Marokko	—	—	5·—
Meksyk	—	—	2·5
Niemcy	7·4		36·9
Stany Zjedn. Am.	—	—	2·
Z. S. S. R.	49·5	—	49·5

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
646 — 648 **Sznury** (*ropes*)	0 4	4·3	45·9
Anglja	0 4	3·7	12·2
Belgja	—	0·6	0·6
Holandja	—	—	5·5
Stany Zjedn. Am.	—	—	7·6
Szwecja	—	—	20·—
679 **Worki** (*bags*)	5·5	—	91·3
Anglja	—	—	0·9
Belgja	5·5	—	5·5
Finlandja	—	—	3·3
Holandja	—	—	0·6
719 — **Szmaty** (*rags*)	471·—	666·6	2.589·8
Anglja	156·9	190·6	869·7
Belgja	10·2	16·6	143·9
Danja	10·1	62·2	169·5
Holandja	98·8	132·8	577·5
Kol. Holenderskie	10·1	14·9	25·—
Niemcy	—	—	03·
Norwegja	—	—	12·2
Stany Zjedn. Am.	61·8	195·4	384·3
Szwecja	123·1	48·7	402·—
Urugwaj	—	5·4	5·4
IX. — Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materjałów (*rubber & rubber goods*)	**332 8**	**214·—**	**3.219·5**
720 — 724 — **Kauczuk** (*rubber*)	250·1	165·9	2.692·5
Afryka	—	—	12·—
Anglja	8·5	51·1	334·3
Argentyna	24·5	—	24·6
Australja	—	—	10·3
Belgja	21·6	1·2	108·—
Brazylja	24·1	—	31·2
Bryt. Malacca	—	—	14·1
Celjon	—	—	37·9
Francja	0·5	—	1·7
Holandja	31·9	45·3	381·5
Indje Brytyjskie	22·7	0·4	352·4
Jawa	27·7	16·6	50·9
Kol. Holenderskie	67·7	1·6	123·8
Kolumbja	—	21·—	21·—
Kongo	—	—	21·2
Malaje	—	5·3	5·3
Niemcy	20·9	23·4	1.108·4
Stany Zjedn. Am.	—	—	53·9
725 — 746 — **Wyroby gumowe** (*rubber goods*)	82·7	48·1	527·—
Anglja	20·2	16·5	73·1
Danja	0·1	—	0·1
Finlandja	—	—	19·7
Hiszpanja	—	—	0·7
Holandja	17·2	6·2	148·7
Kol. Holenderskie	8·9	—	8·9
Stany Zjedn. Am.	36·1	25·4	275·1
Szwecja	0·2	—	0·7
X. — Drewno, korek, wyroby z nich; wyroby koszykarskie (*wood, corkwood, wood products & basket wares*)	**49·—**	**72·4**	**395·7**
749 — 751, 753 — **Deski i łaty** (*boards*)	—	—	35·4
Finlandja	—	—	35·4
750 — **Drzewo egzotyczne** (*wood*)	16·3	55·9	128·6
Argentyna	—	—	5·2
Belgja	—	31·8	31·8
Brazylja	—	—	0·2
Francja	—	23·5	23·5
Holandja	—	—	3·8
Niemcy	4·2	0·6	38·2
Palestyna	—	—	1·9
Stany Zjedn. Am.	12·1	—	24·—

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
757 — 778 — **Wyroby z drzewa** (*wood products*)	30·3	16·5	151·2
Anglja	3·1	09·	15·6
Belgja	16·6	—	16·6
Danja	—	—	0·2
Finlandja	0·2	0·1	13·5
Holandja	—	—	27·4
Litwa	—	—	5·7
Niemcy	—	—	3·1
Palestyna	—	—	3·—
Peru	—	—	7·5
Stany Zjedn. Am.	10·4	15·4	52·3
Szwecja	—	0·1	6·3
779 — 787 — **Korek, wyroby z korka** (*cork wood*)	2·4	—	80·5
Anglja	0·3	—	0·3
Francja	—	—	0·2
Hiszpanja	1·4	—	4·2
Portugalja	0·7	—	62·4
Włochy	—	—	13·4
XI. — Papier i wyroby z niego (*paper & paper wares*)	**1.020·1**	**1.658·2**	**11.720·1**
798, 803, 809 — 8 6 — **Papier i odcinki papierowe** (*paper*)	671·—	1.246·3	6.295·3
Anglja	0·5	7·9	14·1
Belgja	3·5	7·2	81·9
Estonja	20·2	26·4	233·8
Finlandja	639·6	1.174·2	5.714·9
Francja	—	—	0·9
Holandja	2·6	—	32·2
Niemcy	—	—	1·2
Norwegja	—	—	65·5
Stany Zjedn. Am.	—	30·6	67·6
Szwecja	4·6	—	84·3
794/1, 2 795 — **Masa drzewna (celuloza)** (*cellulose*)	334·3	381·3	5.117·6
Anglja	—	—	5·7
Finlandja	151·6	170·8	1.847·4
Holandja	—	—	30·—
Niemcy	0·3	0·4	7·3
Stany Zjedn. Am.	0·4	—	201·2
Szwecja	182·—	210·1	3.026·—
797 — 802 — **Papa dachowa i tektura** (*cardboard*)	—	—	200·7
Finlandja	—	—	198·6
Włochy	—	—	2·1
807, 808 — **Fibra** (*fibre*)	13·—	27·1	78·6
Anglja	—	—	11·4
Belgja	1·1	24·3	38·1
Francja	1·—	—	1·—
Holandja	10·1	—	13·1
Meksyk	—	—	1·—
Norwegja	—	—	5·2
Stany Zjedn. Am.	0·8	2·8	8·8
836 — 847 — **Książki i broszury** (*books*)	1·8	3·5	27·9
Anglja	0·2	0·8	3·4
Argentyna	—	—	0·1
Belgja	—	—	0·1
Francja	—	—	03·
Egipt	01·	—	3·2
Finlandja	—	—	03·
Francja	—	—	0·3
Holandja	0·1	1·2	1·5
Palestyna	—	—	0·6
Stany Zjedn. Am.	1·4	1·5	17·3
Szwecja	—	—	05·
Włochy	—	—	0·3
XII. — Wyroby kamieniarskie ceramiczne, szklane (*stone, ceramic & glass wares*)	**47 6**	**40 6**	**287 5**
862 — 887 — **Wyroby ceramiczne** (*ceramic wores*)	21·1	15·1	76·1
Anglja	01·	0·7	11·4

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Belgja	—	—	3·—
Danja	—	—	1·—
Finlandja	21·—	14·3	58·1
Holandja	—	0·1	0·3
Stany Zjedn. Am.	—	—	2·3
896 — 927 — **Szkło i wyroby** (*glass wares*)	26·5	25·5	211·4
Anglja	0·2	1·9	15·5
Belgja	11·8	0·2	92·3
Danja	—	—	0·1
Estonja	—	22·4	27·5
Finlandja	14·5	—	31·4
Holandja	—	—	33·9
Stany Zjedn. Am.	—	1·—	1·—
Szwecja	—	—	9·7
XIII. — Metale i wyroby z nich (*metals & metal products*)	**45.675·3**	**36.058·7**	**277.362·—**
925, 929, 931, 978 — 981 — **Metale różne** (*various metals*)	10·1	42·9	1.066·8
Anglja	3·2	3·2	141·5
Belgja	—	18·7	128·3
Finlandja	—	—	0·3
Francja	—	0·2	0·2
Holandja	—	—	285·4
Indje Holenderskie	—	—	29·6
Kanada	3·2	—	3·2
Niemcy	0·1	—	0·1
Norwegja	—	5·—	158·7
Stany Zjedn. Am.	1·—	0·2	106·2
Szwecja	2·6	15·2	212·9
Włochy	—	0·4	0·4
927/11 — 3 — **Żelastwo (złom)** (*scrap iron*)	44.502·4	34.269·6	269.257·—
Anglja	15.923·4	10.690·9	73.010·9
Belgja	5.830·—	7.576·2	43.788·4
Danja	4.228·4	2.420·9	36.777·2
Estonja	477·—	401·7	2.878·8
Finlandja	122·4	—	806·6
Francja	—	856·1	12.016·4
Holandja	3.977·2	2.581·9	25.133·3
Irlandja	—	—	1.019·—
Litwa	—	157·2	623·9
Łotwa	—	300·—	300·—
Niemcy	1.384·6	3.976·2	14.928·3
Norwegja	8.464·8	3.733·4	31.172·—
Portugalja	—	1.245·—	2.895·7
Stany Zjedn. Am.	3.938·4	—	20.889·8
Szwecja	156·2	330·1	3.016·7
930, 932, 935, 942, 946 — 952, 955 — 965 — **Wyroby żelazne i stalowe** (*iron and steel products*)	437·9	344·7	1.553·1
Anglja	199·—	47·9	504·3
Belgja	132·7	43·2	359·9
Danja	—	—	1·—
Estonja	—	—	49·3
Finlandja	—	19·6	41·7
Francja	—	—	0·1
Grecja	—	—	0·2
Hiszpanja	—	1·8	1·8
Holandja	3·6	186·4	199·1
Kanada	—	5·2	6·5
Niemcy	0·3	—	13·8
Norwegja	—	0·1	77·9
Portugalja	—	0·1	0·2
Stany Zjedn. Am.	20·9	10·3	91·9
Szwecja	81·4	30·1	205·4
966/1 — 4 — **Cyna** (*tin*)	18·3	12·9	107·5
Anglja	2·1	5·4	21·4
Belgja	0·5	—	2·6
Chiny	0·1	—	0·1
Danja	—	—	0·4
Holandja	13·5	4·8	47·6
Indje Holenderskie	—	—	18·4
Jawa	—	2·7	2·7
Niemcy	2·1	—	13·3
Stany Zjedn. Am.	—	—	1·—

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
968/1 — 4 — **Cynk** (*zinc*)	—	—	20·8
Anglja	—	—	5·8
Holandja	—	—	15·—
969/1 — 5 — **Ołów** (*lead*)	—	—	325·1
Meksyk	—	—	325·1
977 — **Miedź** (*copper*)	706·6	1.388·6	5.031·7
Australja	—	—	45·7
Anglja	—	25·2	597·9
Belgja	—	254·3	491·8
Chile	330·4	—	330·4
Holandja	—	142·4	707·4
Kanada	233·6	233·7	467·3
Kol. Holenderskie	—	508·7	712·1
Niemcy	101·7	91·5	762·1
Norwegja	—	—	0·1
Stany Zjedn. Am.	40·9	81·5	809·7
Szwecja	—	51·3	107·2
XIV. — Maszyny aparaty, sprzęt elektrotechniczny (*machinery, apparatus electric products*)	**432·5**	**137·7**	**1.155·8**
1037 — 1098 — **Maszyny, aparaty oraz ich części** (*machinery*)	421·7	114·8	899·6
Anglja	74·9	23·1	304·6
Belgja	2·1	—	2·1
Brazylja	—	—	0·9
Danja	—	0·3	24·4
Estonja	—	—	0·1
Finlandja	—	—	0·4
Francja	0·5	—	13·3
Holandja	—	—	0·2
Niemcy	3·2	—	8·5
Norwegja	—	—	4·3
Palestyna	—	0·1	0·1
Stany Zjedn. Am.	302·7	90·1	488·6
Szwecja	38·3	1·2	52·—
Włochy	—	—	0·1
1099 — 1132 — **Materjały i przewody elektryczne** (*electric products*)	10·8	22·9	256·2
Anglja	4·2	14·5	129·2
Belgja	5·2	1·3	18·5
Holandja	—	—	11·2
Norwegja	—	—	35·—
Stany Zjedn. Am.	1·4	6·7	56·7
Szwecja	—	0·4	5·6
XV. — Środki transportowe (*transports*)	**95·6**	**138·4**	**564·—**
1136 — 1145, 1155 — **Samochody, motocykle oraz ich części** (*motor cars and parts*)	95·6	138·4	564·—
Anglja	23·—	4·5	85·3
Belgja	—	2·9	3·8
Danja	2·4	2·4	11·8
Holandja	—	—	1·8
Stany Zjedn. Am.	67·1	128·2	458·2
Szwecja	3·1	—	3·1
XVI. — Wagi, narzędzia, instrumenty aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne (*balences, tools, instruments typewriters & parts*)	**8·2**	**9·8**	**60·5**
1168/1 — 11 — **Aparaty fotograficzne, filmy i płyty** (*photographical apparatus*)	7·5	3·9	39·1

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Anglja	—	0·1	3·3
Finlandja	—	—	0·2
Francja	2·6	—	2·6
Stany Zjedn. Am.	4·9	3·6	32·8
Szwecja	—	0·2	0·2
1169 — **Maszyny do pisania, rachowania i części** (*typewriters and parts*)	**0·7**	**5·9**	**21·4**
Anglja	—	—	1·2
Stany Zjedn. Am.	0·7	5·6	19·6
Szwecja	—	0·3	0·6
XVII—XX — Towary różne, oddzielnie niewymienione (*various*)	**12·2**	**35·4**	**195·—**
Anglja	2·2	6·3	29·7
Argentyna	—	—	1·2
Australja	—	—	0·2
Belgja	0·1	0·6	5·6
Brazylja	—	—	0·1
Danja	0·1	0·1	6·8
Estonja	2·—	—	3·5
Finlandja	0·9	6·1	30·9
Francja	0·9	0·4	4·7
Grecja	—	—	1·5
Hiszpanja	—	2·—	3·8
Holandja	0·7	0·3	9·5
Indje Brytyjskie	—	0·9	0·9
Kanada	—	—	3·3
Niemcy	0·1	2·9	17·4
Norwegja	0·2	1·7	7·7
Palestyna	0·4	—	0·5
Portugalja	—	0·1	0·1
Stany Zjedn. Am.	2·1	3·9	39·4
Szwecja	0·7	0·4	12·4
Turcja	—	0·2	0·2
Włochy	1·3	9·5	14·8
Z. S. S. R.	0·5	—	0·8

B. Wywóz (*exports*)

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Cały wywóz	**510.381—**	**480 670—**	**4 239.486·6**
I. — Wytwory pochodzenia roślinnego (*plants products*)	**4.446·4**	**2.152·4**	**14.479·4**
7 — **Koński ząb** (*maize*)	—	—	6·5
Holandja	—	—	6·5
9 — **Groch** (*pease*)	—	—	9·—
Norwegja	—	—	9·—
17, 23, 25 — **Nasiona** (*seeds various*)	**54·4**	—	**445·6**
Anglja	—	—	55·9
Belgja	0·6	—	141·1
Danja	—	—	1·3
Estonja	0·1	—	0·1
Finlandja	—	—	0·1
Francja	—	—	15·—
Hiszpanja	—	—	20·1
Holandja	—	—	11·3
Marocco	—	—	25·—
Niemcy	3·7	—	121·7
Stany Zjedn. Amer.	50·—	—	50·2
Szwecja	—	—	3·8
23 — **Pestki Drzew Owocowych** (*fruits stones*)	—	—	**0·5**
Holandja	—	—	0·5
27/1 — 3 — **Mąka** (*flour*)	**110·—**	—	**194·1**
Anglja	—	—	71·4
Niemcy	100·—	—	100·—
Palestyna	10·—	—	16·7
Stany Zjedn. Am.	—	—	6·—
27/3 — **Mąka Pastewna** (*pasture flour*)	—	—	**60·—**
Finlandja	—	—	60·—
28/1 — 5 — **Kasza** (*grits*)	**1·—**	—	**57·1**
Anglja	1·—	—	1·—
Norwegja	—	—	20·—
Stany Zjedn. Am.	—	—	36·1
30 — **Ryż wyłuszczony** (*husked rice*)	**582·1**	**357·8**	**2.301·6**
Anglja	523·3	318·1	1.836·8
Belgja	—	—	77·—
Finlandja	17·5	37·5	55·—
Niemcy	—	—	100·1
Palestyna	—	—	4·5
Szwecja	41·3	2·2	228·2
31 — **Krochmal** (*starch*)	**55·—**	**25·—**	**201·—**
Kanada	—	—	20·—
Stany Zjedn. Am.	55·—	25·—	181·—
32 — **Mąka ryżowa** (*rice flour*)	**611·8**	**1.412·5**	**5.728·—**
Anglja	101·6	772·2	2.540·3
Finlandja	—	—	156·—
Niemcy	—	—	340·1
Norwegja	510·2	640·3	2.676·6
Palestyna	—	—	15·—
35 — **Słód** (*malt*)	—	—	**72·6**
Anglja	—	—	0·4
Finlandja	—	—	25·5
Stany Zjedn. Am.	—	—	46·7
36/1, 2 — **Ziemniaki** (*potatoes*)	—	—	**455·4**
Belgja	—	—	455·4
40 — 50 — **Warzywa** (*vegetables*)	**31·1**	**290·7**	**477·3**
Anglja	15·—	26·9	46·9
Danja	1·1	—	1·1
Norwegja	—	—	26·7
Stany Zjedn. Am.	—	248·6	372·4
Szwecja	15·—	15·2	30·2
51 — **Chmiel** (*hop*)	**46·9**	**4·5**	**156·9**
Anglja	—	—	5·5
Belgja	15·5	—	38·6
Brazylja	21·4	3·1	34·5
Francja	—	—	3·1
Holandja	—	—	54·2
Niemcy	9·5	—	16·3
Persja	0·5	—	0·5
Stany Zjedn. Am.	—	1·4	4·1
Szwecja	—	—	0·1
52 — **Grzyby suszone** (*dried mushrooms*)	**18·—**	**7·4**	**35·9**
Anglja	—	—	0·6
Niemcy	—	—	5·5

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Stany Zjedn. Am.	18·—	7·4	29·6
Szwecja	—	—	0·2
53 — 58 — 60 — 64 — **Owoce świeże** (*fresh fruits*)	0·8	—	211·3
Danja	—	—	135·8
via Gdańsk	—	—	10·4
Finlandja	—	—	3·4
Niemcy	—	—	59·7
Norwegja	0·6	—	0·6
Stany Zjedn. Am.	0·2	—	1·4
59 — 61 — 63 — 66 — **Owoce suszone** (*dried fruits*)	0·8	—	1·8
Danja	0·8	—	0·8
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·5
Szwecja	—	—	0·5
67 — 68 — **Konserwy owocowe** (*preserved fruits*)	2·—	7·1	47·6
Egipt	1·1	—	3·5
Finlandja	—	0·6	0·6
Holandja	0·1	—	0·1
Niemcy	—	—	4·3
Palestyna	—	—	0·4
Rumunja	—	2·9	2·9
Stany Zjedn. Am.	0·7	3·6	35·7
Sudan	0·1	—	0·1
69 — 72 — **Orzechy i migdały** (*nuts & almonds*)	11·5	—	15·2
Holandja	—	—	3·7
Niemcy	11·5	—	11·5
76 — **Kawa** (*coffee*)	2.815·4	0·1	2.854·5
Belgja	—	—	1·8
Danja	—	—	2·6
Finlandja	—	—	1·7
Holandja	217·1	—	233·6
Litwa	0·6	—	0·6
Niemcy	2.597·7	—	2.608·3
Palestyna	—	—	1·1
Szwecja	—	0·1	4·8
78 — **Herbata** (*tea*)	—	0·4	4·9
Anglja	—	—	1·6
Estonja	—	—	0·6
via Gdańsk	—	—	1·7
Holandja	—	0·3	0·6
Niemcy	—	0·1	0·4
80 — **Kakao** (*cocoa*)	8·9	—	747·3
Danja	—	—	88·7
Estonja	8·9	—	10·1
Francja	—	—	3·—
via Gdańsk	—	—	639·4
Holandja	—	—	6·1
81, 82 — **Korzenie** (*spices*)	—	—	17·6
Belgja	—	—	0·4
Finlandja	—	—	3·—
Niemcy	—	—	1·5
Stany Zjedn. Am.	—	—	12·7
95, 97 — **Żywica** (*resin*)	—	—	11·—
Danja	—	—	10·8
Szwecja	—	—	0·2
103/1 — 3 — **Wiklina** (*osier*)	96·5	46·9	229·5
Anglja	—	—	1·1
Danja	54·4	20·5	157·4
Estonja	—	11·7	11·7
Finlandja	33·9	—	33·9
Holandja	8·1	5·—	15·6
Palestyna	0·1	—	01·
Szwecja	—	9·7	9·7
104/3 — **Trawa Morska** (*Sea grass*)	0·2	—	137·2
Litwa	—	—	6·1
Niemcy	0·2	—	131·1

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
II. — Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego (*live animals & animal products*)	**3.885·3**	**4.600·9**	**44.457·4**
117 — **Śledzie** (*herrings*)	6·1	—	225·8
Litwa	—	—	12·—
Gdańsk	0·8	—	0·8
Niemcy	5·3	—	212·9
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·1
121/2 a — **Bekony** (*bacon*)	2.453·—	2.918·2	33.417·6
Anglja	2.453·—	2.918·2	33.417·6
121/2 b — **Ptactwo bite (drób)** (*poultry*)	152·1	137·5	583·6
Anglja	151·8	137·5	582·5
Belgja	—	—	0·3
Danja	—	—	0·5
Stany Zjedn. Am.	0·3	—	0·3
125 — **Jaja** (*eggs*)	1.253·1	1.529·9	10.081·7
Anglja	1.126·7	1.370·8	9.749·9
Belgja	31·4	30·7	62·1
Hiszpanja	45·9	92·3	184·5
Holandja	31·9	16·2	48·1
Niemcy	2·5	—	2·5
Szkocja	14·7	19·9	34·6
127 — **Masło** (*butter*)	0·3	—	26·3
Anglja	0·3	—	11·7
Belgja	—	—	14·6
128/1 — 4 — **Sery** (*cheese*)	1·2	1·1	9·2
Egipt	—	0·4	0·5
Finlandja	0·2	—	0·2
Norwegja	—	—	0·1
Palestyna	—	—	0·2
Stany Zjedn. Am.	1·—	0·7	8·2
131/1 — 3 — **Puch i pierze** (*feathers and down*)	2·3	11·9	23·8
Anglja	0·3	0·3	3·5
Finlandja	—	2·—	2·—
Norwegja	—	6·5	6·5
Stany Zjedn. Am.	2·—	3·1	11·8
134/1 — 3 — **Szczecina** (*bristle*)	10·5	0·9	15·5
Anglja	10·5	0·7	14·4
Holandja	—	0·2	0·2
Szwecja	—	—	0·9
137/2 a, b — **Jelita** (*bowels*)	6·7	1·4	73·9
Anglja	—	—	1·1
Danja	0·2	0·2	33·2
Finlandja	1·5	—	1·5
Francja	5·—	—	13·8
Holandja	—	—	6·9
Niemcy	—	1·2	4·9
Szwecja	—	—	9·4
Stany Zjedn. Am.	—	—	3·1
III. — Wytwory pochodzenia mineralnego (*mineral products*)	**467.108·5**	**425.430·5**	**3.777.454·7**
148 — **Kamienie** (*stones*)	2·—	46·3	48·3
Estonja	2·—	—	2·—
Litwa	—	6·3	6·3
Rumunja	—	40·—	40·—
151/1 — 2 — **Kreda** (*chalk*)	—	45·9	61·—
Palestyna	—	45·9	61·—
152/2 — 4 — **Gips** (*plaster of Paris*)	—	17·5	313·3
Danja	—	—	45·2
Finlandja	—	17·5	238·—
Szwecja	—	—	301·

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
154 — **Cement** (*cement*) .	**601 8**	—	**601 8**
Finlandja	16·8	—	16·8
Stany Zjedn. Am. ...	585·—	—	585·—
169 1 — 2 — **Azbest** (*asbestos*)...	**1·5**	—	**12·6**
Danja	—	—	1·4
Egipt	1·5	—	1·5
Norwegja	—	—	2·4
Szwecja	—	—	7·3
174 1 — 2 — **Sól kuchenna** (*salt*)	**175·—**	**177·2**	**3.208·—**
Estonja	—	—	668·8
Finlandja	175·—	167·2	571·—
Holandja	—	—	208·—
Norwegja	—	—	0·2
Szwecja	—	10·—	1.760·—
175, 177/2 — 6 — **Szlam** (*slime*)	—	—	**28·—**
Holandja	—	—	28·—
177 1 a — **Ruda żelazna** (*iron ore*)	**177·8**	**5·—**	**215·5**
Belgja	—	—	29·7
Estonja	—	—	3·—
Finlandja	—	5·—	5·—
Stany Zjedn. Am. ...	177 8	—	177·8
180/1 — 2 — **Węgiel kamienny** (*coal*)	**438 304·—**	**402 588·—**	**3.570·368·5**
Afryka	5.460·—	—	12.360—
Algier	6.850·—	6.450·—	91.203·5
Argentyna	—	—	6 700·—
Belgja	15.364·—	21 373·—	127 901·5
Danja	26.220·—	25 630·—	323 265·—
Egipt	—	—	13 487 5
Estonja	3.900·—	420·—	8 465·—
Finlandja	43.069·5	59 688·5	291 406 2
Francja	6.565·—	12 690·—	96 100·5
Grecja	18.015·—	5 030·—	69 840·—
Holandja	23.422·—	13 824·5	143 702 5
Jugosławja	5.657 5	—	5.657.5
Irlandja	43.579·—	37.916·5	274.491·9
Islandja	1.690·—	3.340·—	18.997·—
Kanada...	—	—	200·—
Łotwa	13.025·—	16.785·—	65.240·—
Niemcy	—	700·—	6.955·—
Norwegja	45.103·5	54.046·5	575.432·2
Szwecja	149·276·—	140·854·—	1.298. 385·7
Turcja	—	—	2.310·—
Włochy...	31.107·5	3.840·—	138.267·5
180/1 — 2 — **Węgiel bunkrowy** (*bunker coal*) ...	**17.189·9**	**13.884·1**	**150.572·8**
82 — **Koks** (*coke*)... ...	**8.947·5**	**6.861·—**	**43.423·5**
Danja	—	—	165·—
Egipt	—	—	580·—
Estonja	—	—	100·—
Finlandja	—	470·—	770·—
Francja	—	751·—	1.481·—
Grecja	1.800·—	—	6.447·5
Holandja	—	—	750·—
Jugosławja	300·—	—	300·—
Islandja	—	—	120·—
Norwegja	50·—	80·—	1.540·—
Szwecja	3.615·—	3.960·—	15.172·5
Włochy...	3.182·5	1.600·—	13.797·5
Turcja	—	—	2.200·—
184 1 — 2 — **Brykiety** (*briquettes*)	—	—	**100·—**
Algier	—	—	100·—
197 — 200 — **Oleje** (*oils*) .	**9·—**	**5·2**	**21·1**
Estonja	—	5·2	5·2
Holandja	6·8	—	6·8
Niemcy	2·2	—	8·4
Stany Zjedn. Am. ...	—	—	0·5
Szwecja	—	—	0·2

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
200/3 — **Materjały pędne** (*gar oils*)	**1.700·—**	**1.800·3**	**8.480·3**
Anglja	—	—	1.700·—
Bahama (Kol. Ang.) ...	1.700·—	1.800·3	6.780·3
IV.—Wosk i tłuszcze, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz osobno wymienionych (*wax, fats, vegetable & animal oils*)	**39·2**	—	**228·2**
203 — 204 — **Wosk** (*wax*)	—	—	**1 6**
Finlandja	—	—	0·6
Niemcy	—	—	1·—
205 — 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** (*vegetable oils and fats*)	**3 3**	—	**21 3**
Belgja	—	—	1·1
Estonja	0·2	—	3·8
Holandja	3·1	—	4·—
Stany Zjedn. Am. ...	—	—	0·2
Szwecja	—	—	12·2
215, 217, 218 — **Tłuszcze zwierzęce surowe** (*raw fats*)..	**35·9**	—	**205 3**
Danja	24·4	—	160·—
Estonja	—	—	6·1
Holandja	—	—	6·2
Litwa	—	—	7·8
Niemcy	11·5	—	25·2
V. — Przetwory spożywcze — tytoń (*foodstuffs, tobacco*)	**2.243·1**	**6.610 1**	**98 022·9**
242 — **Wędliny (szynki)** (*hams*)	**289·5**	**320·2**	**3.873·9**
Afryka	—	—	0·2
Anglja	281·1	320·1	3.776·7
Belgja	—	0·1	23·9
Danja	—	—	0·1
Holandja	—	—	8·—
Niemcy	—	—	4·7
Stany Zjedn. Am. ...	8·4	—	60·3
243 1 — 2 — **Konserwy mięsne** (*preserved meat*)	**0·3**	**7·9**	**157·7**
Afryka płd.	0·1	—	0·1
Anglja	—	5·2	94·—
Belgja	—	—	4·1
Chiny	—	—	0·6
Francja	—	—	1·4
Hiszpanja	—	0·1	1·8
Holandja	—	—	2·5
Niemcy	—	—	11·8
Stany Zjedn. Am. ...	0·2	2·6	41·4
254 — 256 — **Ryby** (*fishes*)	**0·8**	**1 5**	**16·7**
Anglja	—	—	2·7
Danja	—	1·—	1·—
Egipt	0·6	—	0·6
Finlandja	01·	—	0·1
Holandja	—	—	0·1
Palestyna	—	0·5	0·5
Stany Zjedn. Am. ...	—	–	11·6
Tunis	0·1	—	0·1
259 — 260 — **Cukier** (*sugar*)	**1.210·4**	**5.171·6**	**80.646·8**
Anglja	100·—	—	26.696·7
Belgja	50·5	—	2.373·4
Danja	—	1.007·6	1.007·6
Estonja	—	503·6	1.812·9
Finlandja	50·4	1.589·4	10.325·—
Francja	—	1.915·6	8.093·7
Grecja	—	—	186·5
Holandja	1.009·3	—	19.641·2
Niemcy..	0·2	100·—	755·5

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Norwegja	—	55·4	1.485·2
Szwecja	—	—	6.764·4
Z. S. S. R.	—	—	1.794·7
272 — 273, 276, 278 — **Napoje alkoholowe prócz wina** (*alcohols, wine excepted*)	0·8	1·3	272·2
Anglja	0·2	1·—	7·—
Argentyna	—	0·2	0·2
Finlandja	0·1	—	0·1
Francja	—	—	0·3
Hiszpanja	—	—	0·6
Holandja	—	—	220·5
Niemcy	—	—	0·1
Norwegja	—	—	0·7
Palestyna	—	0·1	0·7
Szwecja	0·3	—	0·3
Stany Zjedn. Am.	0·2	—	41·7
274 — **Spirytus** (*spirits*)	53·1	111·9	1.117·1
Anglja	1·4	0·8	2·2
Belgja	—	—	60·1
Egipt	0·1	—	0·1
Holandja	51·6	111·1	995·7
Indje Holenderskie	—	—	58·1
Niemcy	—	—	0·4
Norwegja	—	—	0·4
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·1
280 — 282 — **Wino** (*wine*)	—	0·3	5·6
Francja	—	—	1·6
Litwa	—	0·3	0·3
Niemcy	—	—	1·6
Stany Zjedn. Am.	—	—	2·1
283 — **Ocet** (*winegar*)	—	—	12·2
Szwecja	—	—	12·2
287 — **Makuchy** (*oil cokes*)	508·5	990·—	11.662·1
Anglja	—	—	180·—
Danja	137·5	240·—	2.317·2
Finlandja	—	75·—	155·—
Holandja	216·—	600·—	4.916·6
Niemcy	155·—	—	3.483·3
Norwegja	—	—	535·—
Szwecja	—	75·—	75·—
289 — **Melasa** (*molasses*)	—	—	12·4
Stany Zjedn. Am.	—	—	12·4
293, 294/1, 2, 3, 6 — **Tytoń** (*tobacco*)	99·7	5·4	166·2
Estonja	—	5·4	5·4
Finlandja	82·7	—	82·7
Łotwa	16·8	—	16·8
Marocco	0·2	—	0·2
Niemcy	—	—	61·—
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·1
291 — **Mączka rybna** (*fishes flour*)	80·—	—	80·—
Niemcy	80·—	—	80·—
VI. — Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby (*chemicals, pharmaceutic products, paints*)	353·5	6.556·—	27.032·6
295/6 — **Siarka** (*sulphur*)	—	3·—	9·—
Finlandja	—	3·—	8·—
Litwa	—	—	1·—
295 — 491 — **Przetwory chemiczne** (*chemicals*)	1·2	1·2	333·7
Anglja	—	0·1	0·1
Belgja	—	1·1	12·4
Danja	—	—	1·9
Estonja	—	—	13·1
Finlandja	—	—	0·3
Francja	—	—	6·9
Holandja	—	—	0·3
Litwa	1·2	—	1·2
Norwegja	—	—	0·1
Palestyna	—	—	0·5
Stany Zjedn. Am.	—	—	3·8
Szwecja	—	—	275·6
Turcja	—	—	17·5
299/18 — **Soda** (*soda*)	225·—	442·2	1.831·6
Estonja	53·3	237·7	441·1
Finlandja	70·7	199·—	1.109·—
Łotwa	101·—	5·5	280·5
Norwegja	—	—	1·—
299 — **Bisulfat sodu** (*sulfat of sodium*)	—	289·9	289·9
Szwecja	—	289·9	289·9
300/2 — **Salmiak** (*salmiac*)	16·1	5·—	67·5
Belgja	—	—	1·1
Danja	—	—	0·2
Holandja	—	5·—	16·6
Niemcy	16·1	—	24·7
Norwegja	—	—	2·5
Stany Zjedn. Am.	—	—	16·8
Szwecja	—	—	5·6
303/1 — **Chlorek wapnia** (*chloride of calcium*)	—	—	5·—
Holandja	—	—	5·—
303/4 — **Węglik wapnia (karbid)** (*carbid*)	—	294·8	815·1
Belgja	—	294·8	605·7
Holandja	—	—	209·4
411/1, 415 — **Farby ołowiane** (*lead dyes*)	1·6	6·1	57·6
Anglja	0·4	—	0·4
Danja	—	—	0·2
Estonja	—	—	6·7
Łotwa	—	—	15·9
Norwegja	—	—	0·8
Palestyna	1·2	5·9	33·4
Stany Zjedn. Am.	—	0·2	0·2
411/2 — **Biel cynkowa** (*zinc white*)	48·4	164·6	788·3
Brazylja	—	76·5	93·5
Danja	—	—	40·7
Egipt	—	—	14·—
Estonja	8·4	—	102·1
Finlandja	10·3	45·1	382·4
Grecja	3·8	4·—	15·4
Holandja	—	0·5	8·4
Norwegja	13·9	8·7	54·9
Palestyna	12·—	29·8	64·8
Szwecja	—	—	12·1
424, 425, 426, 427 — **Garbniki** (*tanning extracts*)	50·2	6·1	66·3
Łotwa	10·—	—	20·—
Finlandja	30·2	—	30·2
Stany Zjedn. Am.	—	6·1	6·1
Szwecja	10·—	—	10·—
429, 434, 436, 437, 439, 440, 450 — 454 — **Artykuły kosmetyczne** (*cosmetic*)	—	0·6	36·5
Belgja	—	—	30·—
Estonja	—	—	0·1
Holandja	—	—	0·7
Stany Zjedn. Am.	—	0·6	5·7
466, 470 — **Klej i żelatyna** (*gluc and gelatine*)	11·—	21·6	69·3
Afryka płd.	—	—	5·—
Palestyna	11·—	—	11·9
Stany Zjedn. Am.	—	21·6	52·4
476 — **Mączka kostna** (*bonny flour*)	—	—	864·4
Belgja	—	—	150·9
Finlandja	—	—	50·—
Niemcy	—	—	428·5
Stany Zjedn. Am.	—	—	140·—
Szwecja	—	—	95·—

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
479 — Sól potasowa (*potassium salts*)	—	369·—	4.605·7
Belgja	—	—	2.500·—
Danja	—	369·—	369·—
Finlandja	—	—	6·7
Holandja	—	—	1.730·—
480 — Saletra (*salpetre*)	—	—	1.070·—
Finlandja	—	—	1.070·
481, 482, 483, 485 — Nawozy azotowe (*nitrates*)	—	4.951·9	16.122·7
Francja	—	—	5·8
Hiszpanja	—	4.951·9	16.105·3
Holandja	—	—	11·6
VII. — Skóry, futra, wyroby skórzane (*hides furs, leather goods*)	**15·6**	**48·3**	**712·5**
492 — 513 — Skóry (*skins and hides*)	14·3	46·6	654·2
Anglja	0·2	0·2	18·2
Belgja	—	—	3·—
Danja	—	—	1·9
Egipt	—	2·7	2·7
Fra cja	—	—	42·9
via Gdańsk	—	—	2·5
Hiszpanja	—	—	0·4
Holandja	0·8	40·1	409·5
Litwa	—	—	01·
Łotwa	5·9	—	5·9
Niemcy	—	0·7	35·5
Stany Zjedn. Am.	7·4	2·9	131·6
516 — 533 — Futra (*furs*)	0·1	1·2	21·3
Anglja	—	0·4	3·6
Marocco	—	—	0·3
Stany Zjedn. Am.	0·1	0·8	17·4
534 — 559 — Wyroby Skórzane (*leather goods*)	1·2	0·5	37·—
Anglja	0·6	0·5	14·4
Belgja	—	—	4·1
Danja	—	—	0·7
Egipt	—	—	4·5
Holandja	0·5	—	0·5
Palestyna	—	—	12·7
Stany Zjedn. Am.	0·1	—	0·1
VIII. — Surowce włókiennicze i wyroby z nich (*row textiles materials and their products*)	**256·8**	**640·5**	**2.931·9**
561, 562, 572, 574 — Przędza jedwabiu (*sile yarn*)	—	—	10·5
Danja	—	—	3·8
Holandja	—	—	6·7
563 — 570, 597 — 605, 613 — 622 — Tkaniny (*textiles*)	206·2	460·6	2.093·3
Afryka	—	—	5·3
Afryka płd.	4·—	—	4·—
Afryka wsch.	6·3	—	6·3
Anglja	98·8	56·6	1.027·8
Argentyna	—	0·9	0·9
Belgja	1·4	5·9	14·6
Chiny	23·—	35·3	179·1
Danja	—	0·3	10·8
Egipt	0·3	1·5	8·3
Estonja	0·3	—	2·5
Finlandja	—	—	0·8
Grecja	—	0·6	0·6
Hiszpanja	—	—	0·6
Holandja	39·7	19·5	261·—
Indje	—	—	4·7
Irlandja	7·—	—	8·7
Kanada	—	—	0·1
Mandżurja	3·8	—	52·9
Marocco	3·8	—	4·2
Niemcy	2·1	315·8	443·8

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Norwegja	—	0·8	0·8
Palestyna	4·3	18·3	34·2
Persja	0·6	—	0·6
Stany Zjedn. Am.	7·9	4·3	16·5
Szwecja	—	0·8	1·3
Turcja	2·9	—	2·9
589/1, 2, 592 — Wełna (*wool*)	—	1·4	8·—
Anglja	—	—	0·2
Belgja	—	02·	0·2
Danja	—	—	0·2
Finlandja	—	—	2·7
Grecja	—	—	3·3
Holandja	—	0·6	0·6
Marocco	—	—	0·1
Niemcy	—	0·6	0·7
593, 594 — Przędza wełniana (*cotton yarn*)	—	6·5	6·5
Estonja	—	6·5	6·5
606 — 609 — Bawełna (*cotton*)	25·2	95·4	400·2
Anglja	—	—	0·5
Danja	—	—	2·—
Estonja	25·2	24·9	288·—
Francja	—	—	0·2
Łotwa	—	—	0·2
Niemcy	—	—	23·4
Szwecja	—	70·5	85·9
606/1, 2, a, b — Odpadki bawełny (*cotton odds*)	—	—	0·4
Litwa	—	—	0·4
611 — 612 — Przędza bawełniana (*cotton yarn*)	0·6	6·4	33·5
Anglja	—	—	0·1
Estonja	0·6	—	2·3
Finlandja	—	—	0·5
Grecja	—	—	1·5
Holandja	—	—	16·—
Indje Bryt.	—	0·5	0·5
Litwa	—	5·9	8·6
Niemcy	—	—	4·—
623 — Konopie (*hemp*)	0·6	66·4	75·1
Holandja	—	—	2·5
Litwa	—	—	5·6
Niemcy	0·6	—	0·6
Palestyna	—	6·9	6·9
Stany Zjedn. Am.	—	59·5	59·5
623/2 — Pakuły (*hards*)	—	—	230·7
Belgja	—	—	143·3
Holandja	—	—	87·4
646 — 648 — Sznury (*ropes*)	7·7	1·9	15·3
Argentyna	—	1·9	1·9
Danja	0·4	—	1·6
Palesty a	7·3	—	10·3
Stany Zjedn. Am.	—	—	1·5
719 — Szmaty (*rags*)	16·5	1·9	58·4
Anglja	—	—	1·2
Łotwa	—	1·9	1·9
Niemcy	3·6	—	3·6
Stany Zjedn. Am.	—	—	23·6
Szwecja	12·9	—	28·1
IX. — Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materjałów (*rubber and rubber goods*)	**5·5**	**9·9**	**124·8**
725 — 746 — Wyroby Gumowe (*rubber goods*)	5·5	9·9	124·8
Anglja	2·1	0·3	11·4
Argentyna	—	—	1·9
Belgja	—	—	28·2
Danja	—	—	3·4
Egipt	—	—	2·6
Francja	—	—	0·6

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Grecja	0·1	—	0·1
Hiszpanja	—	—	2·5
Holandja	—	6·2	52·6
Łotwa	—	0·7	3·5
Marocco	—	—	2·8
Norwegja	1·2	1·2	2·5
Palestyna	2·1	—	2·1
Szwecja	—	1·5	1·5
Stany Zjedn. Am.	—	—	7·7
Włochy	—	—	1·4
X. — Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie (*wood, corkwood, wood products & basket wares*)	**28.719·9**	**30.201·6**	**226.989·1**
747 3, 4 — **Bale i Słupy telegraficzne** (*telegraph poles*)	**2.938·8**	—	**10.368·7**
Anglja	2.938·8	—	9.828·2
Egipt	—	—	1·8
Stany Zjedn. Am.	—	—	11·7
Szwecja	—	—	527·—
749, 750, 751 — **Deski i łaty** (*boards*)	**24.741·7**	**29.342·3**	**211.701·2**
Algier	—	250·7	519·3
Anglja	21.198·3	28.004·7	159.197·4
Belgja	1.793·6	91·1	37.840·4
Egipt	—	—	2.109·7
Holandja	1·9	—	3·1
Irlandja	—	—	1.822·1
Kolonje Port.	—	51·2	51·2
Marocco	604·3	—	2.108·8
Niemcy	—	—	1·7
Palestyna	—	74·1	428·5
Stany Zjedn. Am.	1.143·6	870·5	5.647·1
Z. S. S. R.	—	—	1.971·9
757 — 778 — **Wyroby z drzewa** (*wood products*)	**290·9**	**111·—**	**960·8**
Anglja	8·4	4·1	27·5
Belgja	—	0·1	17·4
Danja	—	—	17·—
Egipt	32·1	—	79·1
Estonja	—	1·5	1·5
Finlandja	—	—	4·—
Francja	—	—	1·4
Grecja	—	—	14·7
Holandja	13·5	0·1	48·3
Indje	2·8	—	5·5
Niemcy	128·—	2·—	167·6
Norwegja	1·7	1·5	3·2
Palestyna	14·5	29·9	142·9
Portugalja	—	—	58·4
Stany Zjedn. Am.	89·9	71·7	363·2
Szwecja	—	0·1	9·1
757 3 — **Klepki** (*staves*)	**32·5**	**15·6**	**817·1**
Afryka	—	—	146·4
Egipt	—	—	58·5
Holandja	32·5	—	105·5
Niemcy	—	15·6	476·3
Stany Zjedn. Am.	—	—	30·3
Szwecja	—	—	0·1
772 1, 2, 773 — **Dykty i forniery** (*plywoods & veveers*)	**556·1**	**494·7**	**1.769·—**
Afryka płd.	30·4	—	30·4
Algier	4·8	—	4·8
Anglja	11·3	—	14·6
Argentyna	—	156·3	251·9
Belgja	7·1	2·1	131·6
Brazylja	—	0·2	0·2
Danja	15·4	16·5	78·7
Egipt	45·7	212·3	481·1
Holandja	47·3	15·7	128·2
Indje Brytyjskie	32·5	21·8	54·3
Indje Holenderskie	—	0·3	0·3
Irak	—	6·8	6·8
Malakka	2·8	—	2·8
Marokko	143·4	—	143·4

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wzzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Niemcy	133·7	16·—	149·7
Palestyna	79·3	31·1	270·7
Syrja	—	—	1·5
Tunis	2·4	15·6	18·—
776 — **Meble gięte** (*bentwood furniture*)	**158·5**	**232·1**	**1.166·2**
Anglja	8·6	0·5	46·—
Afryka płd.	9·1	1·5	10·6
Afryka wsch.	—	2·6	2·6
Belgja	0·1	—	11·1
Ceylon	0·4	—	0·4
Danja	—	—	0·6
Egipt	16·3	19·—	47·9
Francja	2·2	0·4	4·1
Hiszpanja	2·2	—	6·—
Holandja	15·1	38·2	213·4
Indje Holenderskie	3·3	—	3·3
Indje Brytyjskie	1·7	14·1	27·2
Kolonje Hiszpańskie	1·—	—	1·—
Kolonje Portugalskie	—	0·6	0·6
Malta	1·5	0·6	2·1
Niemcy	4·9	3·2	20·—
Palestyna	14·9	56·1	80·5
Stany Zjedn. Am.	68·8	90·3	665·7
Sudan	0·4	1·1	1·5
Syrja	6·8	—	6·8
Szwecja	—	—	8·5
Tunis	1·2	3·9	5·8
781 — **Kora drzewa korkowego** (*corkwood bark*)	—	—	**4·7**
Litwa	—	—	4·7
789 — 791 — **Wyroby koszykarskie** (*basket wares*)	**1·4**	**5·9**	**201·4**
Anglja	1·—	—	9·2
Danja	—	—	57·3
Finlandja	—	—	0·1
Holandja	—	0·1	30·2
Norwegja	—	—	1·5
Palestyna	—	—	0·2
Stany Zjedn. Am.	0·4	5·8	102·9
XI. — Papier i wyroby z niego (*paper & paper wares*)	**1.411·3**	**1.262·7**	**9.468·7**
792, 803, 809 — 826 — **Papier i obcinki papierowe** (*paper*)	**744·5**	**1.257·7**	**6.060·6**
Anglja	47·8	—	50·—
Argentyna	—	—	0·1
Egipt	670·6	856·7	4.857·3
Holandja	15·8	—	15·8
Łotwa	3·2	2·8	12·1
Niemcy	0·1	—	0·1
Norwegja	—	0·1	0·1
Palestyna	—	389·8	1.094·—
Stany Zjedn. Am.	7·—	8·3	20·8
Turcja	—	—	10·3
794 1, 2, 795 — **Celuloza** (*cellulose*)	**663·3**	**1·7**	**2.576·1**
Egipt	259·3	1·3	646·6
Niemcy	0·3	0·4	0·7
Palestyna	—	—	2·5
Stany Zjedn. Am.	403·7	—	1.926·3
797 — 8 — 9 — 800 — **Papa dachowa i tektura** (*cardboard*)	—	—	**761·2**
Egipt	—	—	761·2
807 — 808 — **Fibra** (*fibre*)	—	—	**1·2**
Estonja	—	—	1·2
836 — 847 — **Książki i broszury** (*books*)	**3·5**	**3·3**	**69·6**
Afryka	—	—	0·3
Anglja	0·3	0·1	7·5
Argentyna	—	—	0·4
Belgja	—	—	02·
Brazylja	—	0·2	0·2

Poz. tar. cel'	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Danja	—	0·1	4·2
Francja	—	—	0·3
Finlandja	0·1	—	0·2
Holandja	—	—	1·2
Niemcy	—	—	0·2
Norwegja	0·1	0·1	0·2
Palestyna	0·3	0·5	2·7
Portugalja	—	—	0·1
Stany Zjedn. Am.	2·7	2·3	51·9
XII. — Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane (*stone, ceramic & glass wares*)	**65·3**	**46·8**	**259·1**
862 — 887 z wyj. 869 — **Wyroby ceramiczne** (*ceramic wares*)	**40·4**	**18·1**	**176·3**
Anglja	—	—	0·1
Australja	0·1	—	0·1
Belgja	—	—	0·6
Egipt	32·—	13·4	64·7
Estonja	—	0·8	13·8
Finlandja	—	—	2·6
W. M. Gdańsk	—	3·4	3·4
Holandja	—	—	0·1
Norwegja	—	—	62·2
Palestyna	—	—	14·5
Persja	3·3	—	3·3
Stany Zjedn. Am.	5·—	0·5	10·9
896 — 924 — **Wyroby szklane** (*glass products*)	**24·9**	**28·7**	**82·8**
Algier	—	—	0·2
Anglja	—	—	0·1
Egipt	8·7	22·6	47·5
Estonja	2·6	—	9·2
Norwegja	—	0·3	0·3
Stany Zjedn. Am.	3·3	—	7·6
Szwecja	2·3	—	4·1
Tunis	8·—	5·8	13·8
XIII. — Metale i wyroby z nich (*metals & metals products*)	**1.639·3**	**3.089·—**	**36.742·5**
925/1 — **Żelazo surowe** (*iron*)	—	—	2.045·9
Z. S. S. R.	—	—	2.045·9
925/2, 3, 4, 5, 929, 931, 978, 981 — **Metale różne** (*various metals*)	—	4·8	17·3
Anglja	—	4·8	17·3
930, 932, 933, 942, 946 — — 952, 955 — 965 — **Wyroby żelazne i stalowe** (*iron and steel products*)	**90·—**	**79·1**	**789·9**
Algier	—	32·—	32·—
Anglja	10·3	9·3	22·4
Belgja	7·8	1·4	11·6
Chiny	—	—	200·—
Danja	0·1	1·3	12·4
Egipt	0·1	0·1	0·3
Estonja	2·1	—	6·2
Finlandja	0·2	—	7·6
Francja	—	—	2·5
W. M. Gdańsk	0·1	—	0·1
Hiszpanja	—	—	0·9
Holandja	3·5	—	210·4
Indje Bryt.	—	0·1	0·1
Litwa	—	0·1	28·9
Marokko	8·—	—	8·—
Niemcy	22·2	20·9	107·6
Norwegja	6·9	0·4	43·8
Palestyna	20·6	0·1	23·5
Portugalja	—	—	45·7
Stany Zjedn. Am.	5·7	12·6	19·4
Szwecja	2·4	0·8	6·5
932/1 — **Szyny kolejowe** (*rails*)	—	**1.859·—**	**22.622·7**
Brazylja	—	—	14.594·4
Holandja	—	1.859·—	8.028·3

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
937/1 — 3 — **Rury żeliwne** (*iron pipes*)	**231·9**	**252·7**	**1.309·—**
Danja	2·—	—	6·8
Egipt	2·6	—	2·6
Estonja	4·7	13·6	39·9
Finlandja	0·9	0·6	9·6
Niemcy	3·6	—	20·9
Norwegja	200·—	221·2	1.107·3
Palestyna	16·8	17·3	115·5
Stany Zjedn. Am.	1·3	—	1·3
Szwecja	—	—	5·1
968/1, 2, 4 — **Cynk** (*zinc*)	**1.168·5**	**834·8**	**8.660·5**
Anglja	568·5	10·6	1.752·2
Chiny	—	—	3·2
Danja	5·—	—	121·2
Francja	—	75·—	300·—
Finlandja	—	—	7·5
Holandja	475·—	550·—	4.608·7
Indje	105·—	—	105·—
Japonja	—	—	26·9
Niemcy	—	85·1	306·9
Norwegja	—	7·7	7·7
Palestyna	—	—	3·3
Stany Zjedn. Am.	—	91·4	532·9
Szwecja	15·—	15·—	885·—
968/3 — **Blacha cynkowa** (*zinc sheets*)	**148·9**	**58·6**	**957·1**
Algier	1·1	—	1·1
Anglja	26·6	—	105·1
Brazylja	—	—	15·9
Danja	107·2	53·3	254·—
Finlandja	—	—	1·9
Holandja	—	—	75·—
Indje Bryt.	—	—	3·2
Japonja	—	—	180·1
Niemcy	—	—	123·9
Norwegja	7·—	5·3	48·7
Palestyna	6·5	—	6·5
Stany Zjedn. Am.	—	—	91·4
Szwecja	0·5	—	50·3
969/1 — 5 — **Ołów** (*lead*)	—	—	**340·1**
Finlandja	—	—	340·1
XIV. — Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny (*machinery, apparator, electric products*)	**176·4**	**11·2**	**463·5**
1037 — 1098, 1099 — 1132 — **Maszyny, aparaty, części** (*machinery*)	**176·4**	**11·2**	**463·5**
Anglja	170·2	0·4	321·9
Australja	—	—	7·2
Belgja	—	—	2·6
Danja	—	—	9·—
Egipt	0·1	1·4	3·—
Finlandja	—	—	16·7
Francja	—	—	2·7
via Gdańsk	—	—	2·3
Holandja	—	8·—	13·9
Litwa	—	—	0·1
Niemcy	0·1	—	19·8
Palestyna	3·1	—	28·9
Stany Zjedn. Am.	2·9	—	33·8
Szwecja	—	1·4	1·6
XV — XX. Towary różne. oddzielnie niewymienione (*various*)	**14·9**	**10·1**	**119·3**
Anglja	1·1	0·9	57·4
Argentyna	—	—	0·1
Bahama (Kol. Ang.)	—	—	4·8
Belgja	0·5	0·5	1·4

Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)	Poz. tar. cel.	Październik (*October*)	Wrzesień (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
Danja	—	0·1	1·8	Marokko	2·—	—	2·—
Egipt	—	—	5·4	Niemcy	—	0·1	1·4
Estonja	—	0·1	0·7	Norwegja	—	0·1	0·4
Finlandja	1·1	0·1	1·4	Palestyna	7·—	1·2	11·1
Francja	1·4	—	4·2	Portugalja	—	0·1	0·1
Holandja	0·1	1·1	3·9	Rumunja	—	0·1	0·1
Litwa	—	0·1	0·1	Stany Zjedn. Am. ...	1·7	4·3	19·4
Łotwa	—	1·3	1·9	Szwecja	—	—	1·7

C. Ogólny obrót towarowy zamorski (*total overseas traffic*)

październik	1933 —	611.632·3
wrzesień	1933 —	554.602·7
październik	1932 —	539.883·7
od początku roku	1933 —	4.947.745·9
od początku roku	1932 —	4.130.678·1

OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM (*coastal traffic Danzig included*)

Poz. tar. cel.		Paźdz. (*October*)	Wrzes. (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
	Przywóz (*imports*)	413·7	279·7	2.384·3
27/1—3	— **Mąka** (*flour*)	13·—	31·9	169·4
28/1—5	— **Kasza** (*grits*)	—	0·9	12·5
31	— **Krochmal** (*starch*)	3·3	—	4·1
40—50	— **Warzywa** (*vegetables*)	1·7	49·8	104·2
53—58, 60—64	— **Owoce**	3·4	0·7	8·3
67—68	— **Konserwy owocowe** (*preserveds fruits*)	—	0·5	30·7
69—72	— **Orzechy i migdały** (*nuts & almonds*)	—	—	0·4
76	— **Kawa** (*coffee*)	10·7	3·1	32·1
78	— **Herbata** (*tea*)	6·1	0·4	6·7
80	— **Kakao** (*cocoa*)	4·—	0·5	4·5
81—82	— **Korzenie** (*spices*)	1·—	0·2	2·6
125	— **Jaja** (*eggs*)	—	—	0·3
128/1—4	— **Ser** (*cheese*)	—	—	1·2
137/2 a b	— **Jelita** (*bowels*)	2·3	1·7	26·7
197 200	— **Oleje** (*oils*)	0·5	0·2	1·6
200/3—6	— **Smary** (*lubricating oils*)	—	10·—	12·4
215—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** (*row fats*)	1·—	1·1	74·5
216	— **Tran** (*whale oil*)	—	—	9·9
228	— **Makaron** (*macaroni*)	0·4	1·3	16·4
243/1, 2	— **Konserwy mięsne** (*preserved meat*)	—	—	29·7
254—256	— **Ryby** (*fishes*)	10·7	1·8	15·3
259, 260	— **Cukier** (*sugar*)	201·4	—	202·—
272	— **Piwo** (*beer*)	11·7	9·6	27·1
273, 276—278	— **Napoje alkoholowe** (*alcohols*)	—	0·1	31·4
274	— **Spirytus techn.** (*spirit*) ...	—	—	72·4
280—282	— **Wino** (*wine*)	—	—	1·1
292/1, 2	— **Pasza** (*toder*)	—	—	0·4
295—491	— **Przetwory chemicz.** (*chemicals*)	0·3	6·9	31·5
299/18	— **Soda** (*soda*)	—	—	102·
405, 407, 409, 412, 418, 420—423	— **Farby** (*paints*)	1·2	1·6	6·1
429—454	— **Artykuły kosmet.** (*cosmetics*)	—	2·8	38·9
455/1, 2	— **Świece** (*candles*)	—	—	5·6
466, 470	— **Klej** (*glue*)	0·1	—	4·2
492—515	— **Skóry** (*skins and hides*)	5·7	69·2	142·7
534—559	— **Wyroby skórzane** (*tealter goods*)	—	1·—	16·3
589/1, 2, 592	— **Wełna** (*wool*)	23·4	—	96·2
597—622	— **Tkaniny** (*textiles*)	38·1	29·7	198·2
606, 609	— **Bawełna** (*cotton*)	—	—	206·7
606/1, 2 a, b	— **Odpadki bawełny** (*cotton odds*)	—	0·4	1·3
646, 647, 648	— **Sznury** (*ropes*)	—	1·9	4·3
725—746	— **Wyroby gumowe** (*rubber goods*)	—	—	7·5
757, 778	— **Wyroby z drzewa** (*wood products*)	7·4	7·7	136·1
776	— **Meble gięte** (*bentwood furniture*) ...	0·2	0·7	7·5
789—791	— **Wyroby koszykar.** (*basket wares*)	—	—	0·6
792—803	— **Papier** (*paper*)	5·5	22·9	109·6
836—847	— **Książki i druki** (*books*) ...	—	—	0·2
862—887	— **Wyroby ceramicz.** (*ceramic prod.*)	3·1	—	26·2
896—927	— **Szkło** (*glass*)	0·8	0·6	4·4

Poz. tar. cel.		Paźdz. (*October*)	Wrzes. (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
930—965	— **Wyr. stal. i żelazne** (*iron and steel prod*)	41·—	20·2	334·4
968/1—4	— **Blacha cynkowa** .. (*zinc sheets*)	—	—	0·9
1037—1098	— **Maszyny i części** . (*machinery & parts*)	—	—	45·7
	— **Różne** ... ... (*various*)	15·7	0·3	51·1
	Wywóz (*exports*)	**912·2**	**1.128·3**	**8.492·3**
7	— **Kukurydza** ... ... (*maize*)	—	—	44·5
23	— **Pestki drzew owoc.** (*fruit stones*)	—	1·—	4·7
24—26	— **Nasiona oleiste różne** ... ... (*various oil seeds*)	15·—	4·6	178·8
27/1—3	— **Mąka** ... ... (*flour*)	—	—	4·5
28/1—5	— **Kasza** ... ... (*grits*)	—	—	2·1
30	— **Ryż wyłuszczony**. . (*husked rice*)	285·4	300·4	2.089·1
31	— **Krochmal** ... ... (*starch*)	—	17·4	24·8
40—50	— **Warzywa** ... ... (*greens*)	—	4·7	5·1
53—58, 60—64	— **Owoce świeże** ... (*fresh fruits*)	91·4	75·1	599·3
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** ... (*dried fruits*)	18·4	—	200·2
67, 68	— **Konserwy owocowe** (*preserved fruits*)	—	—	1·6
69, 72	— **Orzechy i migdały** (*nuts & almonds*)	—	0·9	10·7
76	— **Kawa** ... . (*coffee*)	71·3	71·9	206·6
78	— **Herbata** ... ... (*tea*)	48·5	59·9	151·8
	— **Kakao** ... ... (*cocoa*)	25·6	42·9	583·6
81, 82	— **Korzenie** ... ... (*spices*)	9·7	6·4	153·5
95—97	— **Żywica** ... ... (*resin*)	35·8	83·3	239·4
104/3	— **Trawa morska** ... (*sea grass*)	—	—	6·7
117	— **Śledzie**... ... ... (*herrings*)	27·8	15·8	148·2
134/1—3	— **Szczecina** ... ... (*bristle*)	—	—	5·7
137/2 a, b	— **Jelita**. ... ... (*bowels*)	0·2	—	1·9
152/2—4	— **Gips** . ... (*gypsum*)	—	—	1·—
156/1—2	— **Talk**. ... ... (*talc*)	5·—	—	6·—
170, 171	— **Materjały szlifierskie**. ... ... (*grinding materials*)	—	—	20·5
197 200	— **Oleje**. ... ... (*oils*)	—	32·1	250·6
200/8 a, b, c	— **Wazelina** ... ... (*vaseline*)	—	1·4	4·—
203, 204	— **Wosk** ... ... (*wax*)	2·6	—	7·3
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** ... ... (*vegetable oils & fats*)	3·1	0·6	606·7
213/1—2	— **Pokost** ... ... (*varnish*)	—	10·5	61·1
215—218	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** ... ... (*row fats*)	62·3	253·2	776·4
216	— **Tran** ... ... (*whale-oil*)	—	—	4·2
254—256	— **Ryby**. ... ... (*fishes*)	—	3·5	7·—
295—491	— **Przetwory chemiczne** ... ... (*chemicals*)	12·5	2·4	22·4

Poz. tar. cel.		Paźdz. (*October*)	Wrzes. (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
299/18	— **Soda** ... ... (*soda*)	35·—	—	35·—
405—425	— **Farby** ... ... (*paints*)	—	—	3·6
408	— **Sadza** ... ... (*soot*)	5·6	—	6·9
424—427	— **Garbniki** ... ... (*tanning extracts*)	55·4	1·5	318·3
429—454	— **Wyroby kosmetyczne** ... ... (*cosmetic*)	—	—	0·1
466 470	— **Klej i żelatyna** ... (*glue*)	—	0·1	5·4
492—513	— **Skóry** ... ... (*skins*)	—	—	56·2
589, 592	— **Wełna** ... ... (*wool*)	—	—	39·8
597—622	— **Tkaniny** ... ... (*textiles*)	15·7	3·9	24·9
606, 609	— **Bawełna** ... ... (*cotton*)	—	49·1	398·9
606/1, 2 a, b	— **Odpadki bawełny** (*cotton odds*)	—	—	26·6
625, 626	— **Sizal** ... ... (*sisal*)	0·6	2·5	16·8
646—648	— **Sznury** ... ... (*ropes*)	—	—	8·7
720—724	— **Kauczuk** ... ... (*rubber*)	1·6	16·8	219·4
725—746	— **Wyroby gumowe**. . (*rubber goods*)	—	—	1·6
749—751, 753	— **Deski i łaty** ... (*boards*)	—	—	24·3
750	— **Drzewo egzotyczne** (*exotic wood*)	—	3·7	8·9
757—778	— **Wyroby z drzewa** . (*wood products*)	0·2	5·2	9·9
776	— **Meble gięte** .. ... (*bentwood furniture*)	0·2	—	1·9
779—787	— **Korek, wyroby z korka** ... ... (*cork*)	—	—	9·9
792—826	— **Papier** ... ... (*paper*)	—	3·9	31·6
794, 795	— **Celuloza** ... ... (*cellulose*)	—	—	5·3
862—887	— **Wyroby ceramiczne** (*ceramic products*)	—	—	15·2
259, 260	— **Cukier** ... ... (*sugar*)	10·1	10·1	240·6
287	— **Makuchy** ... ... (*oil cukes*)	—	—	7·5
925—981	— **Metale różne** . ... (*various metal*)	5·5	6·4	11·9
927/1—3	— **Żelastwo** ... ... (*serap iron*)	3·5	9·6	38·7
930—965	— **Wyroby stal. i żelazne**... ... .. (*iron & steel prod*)	21·6	21·—	98·4
966/1—4	— **Cyna**. ... ... (*tyn*)	—	5·2	27·5
977	— **Miedź** ... ... (*copper*)	35·7	—	341·2
1037—1092	— **Maszyny, aparaty i części** ... ... (*machinery*)	—	0·1	3·2
	— **Różne** ... ... (*various*)	6·9	1·2	24·1
	Przywóz i wywóz razem (*total*)	**1.325·9**	**14·08**	**10.876·6**
	3. — Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną (*river truffic*)			
	Przywóz (*imports*)	**8.432·9**	**1.150·3**	**50.587**
27/1—3	— **Mąka** ... ... (*flour*)	38·9	47·8	147·1
40—50	— **Warzywa** ... ... (*vegetables*)	2·9	1·9	59·4
53, 58, 60—64	— **Owoce** ... ... (*fruits*)	2·9	2·8	17·6
67, 68	— **Konserwy owocowe** (*preserved fruits*)	—	1·6	6·6

		Paźdz. (*October*)	Wrzes. (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
77	— **Cykorja** (*succory*)	2·7	4·4	8·2
78	— **Herbata** (*tea*)	8·7	2·5	11·2
80	— **Kakao** (*cocoa*)	17·5	0·5	18·—
81, 82	— **Korzenie** (*spices*)	1·—	0·7	2·—
95, 97	— **Żywica** (*resin*)	—	—	7·4
117	— **Śledzie** (*herrings*)	—	—	2·1
121/26	— **Ptactwo bite** (*poultry*)	—	0·2	0·7
125	— **Jaja** (*eggs*)	—	0·1	0·1
127—200	— **Oleje** (*oils*)	3·7	31·9	35·6
128/1—4	— **Ser** (*cheese*)	—	0·7	1·1
137/2 a, b	— **Jelita** (*cossings*)	1·—	0·3	3·7
215, 217, 218	— **Tłuszcze zwierz. surowe** (*row fats*)	1·7	—	6·—
228	— **Makaron** (*macaroni*)	—	1·1	5·3
243/1, 2	— **Konserwy mięsne** (*preserved meat*)	—	0·3	2·—
254—256	— **Ryby** (*fishes*)	—	0·4	1·3
259, 260	— **Cukier** (*sugar*)	8.206·8	302·4	48.235·8
272, 273, 276, 278	— **Napoje alkoholowe** (*alcohols*)	10·8	12·7	45·—
280—282	— **Wina** (*wine*)	—	0·1	0·8
295—491	— **Przetwory chemiczne** (*chemicals*)	5·8	22·3	31·7
299/18	— **Soda** (*soda*)	—	581·4	1 428·—
411/2	— **Biel cynkowa** (*zinc white*)	—	—	16·—
429—454	— **Artykuły kosmetyczne** (*cosmetics*)	9·5	16·8	34·—
466—470	— **Klej i żelatyna** (*glue*)	0·1	1·4	4·—
492—513	— **Skóry** (*skins*)	—	0·5	10·4
534—559	— **Wyroby skórzane** (*teolter goods*)	2·1	1·2	10·3
563—622	— **Tkaniny** (*textiles*)	55·9	27·3	156·1
589/1, 2 592	— **Wełna** (*wool*)	—	—	10·2
606/1, 2 a b	— **Odpadki bawełny** (*cotton odds*)	1·8	2·7	4·5
646—648	— **Sznury** (*ropes*)	—	0·3	1·5
725—746	— **Wyroby gumowe** (*rubber goods*)	—	1·8	1·8
776	— **Meble** — (*bentwood furniture*)	4·6	8·—	14·8
792, 803, 809, 826	**Papier** (*paper*)	4·7	10·9	36·—
862—887	— **Wyroby ceram.** (*ceramic products*)	1·4	11·—	16·3
930—965	— **Wyroby stal. i żelazne** (*iron & steel prod*)	47·7	50·9	184·6
	— **Różne** (*various*)	0·7	1·4	9·8
	Wywóz (*exports*)	**5.084·2**	**4.393·2**	**21.871·8**
23	— **Pestki drzew owocowych** (*fruits stones*)	—	0·5	3·6
24—26	— **Nasiona oleiste** (*oil seeds*)	—	254·2	431·8
30	— **Ryż wyłuszczony** (*husked rice*)	2737·4	1226·8	8.180·7
31	— **Krochmal** (*starch*)	—	—	17·4
53, 58, 60—64	— **Owoce świeże** (*fresh fruits*)	117·2	113·9	392·7
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** (*dried fruits*)	78·4	—	239·3
76	— **Kawa** (*coffee*)	65·1	108·9	298·6
78	— **Herbata** (*tea*)	37·7	74·1	169·8
80	— **Kakao** (*cocoa*)	34·6	55·3	487·5
81—82	— **Korzenie** (*spices*)	17·4	9·3	102·7
89	— **Rośliny lecznicze** (*medicinal plants*)	4·1	—	8·9
95, 97	— **Żywica** (*resin*)	143·—	273·7	964·6
117	— **Śledzie** (*herrings*)	180·1	156·5	516·1
127—200	— **Oleje** (*oils*)	6·1	21·8	80·2
137/2 a, b	— **Jelita** (*cassings*)	4·4	—	45·7
143/1—3	— **Muszle** (*shells*)	—	—	23·9
177/2	— **Ruda manganowa** (*mongan ose*)	—	—	2·9
200/3—6	— **Smary** (*lubricatings oils*)	—	18·9	90·2
200/8, a, b, c	— **Wazelina** (*vaseline*)	3·9	0·9	12·—
205, 214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** (*vegetable oils and fats*)	166·1	87·5	690·9
213/1—3	— **Pokost** (*varnish*)	—	—	31·8
215, 217—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** (*raw fats*)	759·4	542·9	3.576·2
216	— **Tran** (*whale oil*)	14·7	—	29·9
254, 256	— **Ryby** (*fishes*)	0·8	10·—	19·5
259—260	— **Cukier** (*sugar*)	10·1	10·—	60·3
286	— **Otręby** (*bran*)	8·— 8·—	—	10·—
295/6	— **Siarka** (*sulphur*)	5·—	13·—	38·—
295—491 z wyj. osobno wym.	— **Przetwory chemiczne** (*chemicals*)	56·3	52·7	109·—
302/2	— **Chlorek magnezu** (*chloride of magnezia*)	—	—	2·1
405, 407, 409 412, 418, 420 423	— **Farby** (*paints*)	24·2	3·8	44·3
424—427	— **Garbniki** (*tanning extracts*)	201·—	183·2	652·9
434, 450—454	— **Mydło** (*soap*)	5·9	—	7·—
466, 470	— **Klej i żelatyna** (*glue*)	—	—	3·2
492, 513	— **Skóry** (*skins*)	144·3	305·8	1.315·4
589/1, 2 592	— **Wełna** (*wool*)	6·8	475·1	487·4
597, 605, 613 622	— **Tkaniny** (*textiles*)	25·1	15·7	63·2
606/1, 2, a b	— **Odpadki bawełny** (*cotton odds*)	—	—	2·6
606, 609	— **Bawełna** (*cotton*)	—	47·7	492·9

		Paźdz. (*October*)	Wrzes. (*September*)	Od początku roku (*January-October*)			Paźdz. (*October*)	Wrzes, (*September*)	Od początku roku (*January-October*)
625—626	— **Sisal** ... ... (*sizal*)	4·1	5·6	20·9	807—808	— **Fibra** ... ... (*fibre*)	—	—	17·3
720, 724	— **Kauczuk** . ... (*rubber*)	26·4	40·2	291·6	930—965	— **Wyroby stal. i żelazne**... ... ... (*ron and steel products*)	64·2	18·6	196·4
725, 746	— **Wyroby gumowe**.. (*rubber goods*)	1·4	—	4·7	966/1—4	— **Cyna**. ... ... (*tin*)	0·5	4·8	28·6
750	— **Drzewo egzotyczne** (*exotic wood*)	2·1	46·9	100·7	977	— **Miedź** ... ... (*copper*)	87·6	198·2	1.330·5
757, 778	— **Wyroby z drzewa** (*wood goods*)	9·3	6·8	27·4	978	— **Aluminium** .. ... (*oluminium*)	—	—	25·—
779	— **Korek, wyroby z korka** ... ... (*cork*)	—	—	18·1	1037, 1098	— **Masz. apar. i części** (*machinery*)	8·8	—	12·9
792, 803, 809 826	— **Papier** ... ... (*paper*)	18·8	—	38·1		— **Różne** ... ... (*various*)	3·9	9·9	34·—
794/1,2 795	— **Celuloza** . ... (*cellulose*)	—	—	20·4		**Przywóz i wywóz razem** (*total*)	13 517 1	5.543 5	72.458·8

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY
(general goods tunover)

październik	1933 —	626.475·3
wrzesień	1933 —	561.554 2
październik	1932 —	542.364 5
od początku roku	1933 —	5.031.081·3
od początku roku	1932 —	4.169.423 8

IV RUCH PASAŻERÓW (*PASSENGER TRAFFIC*)

RUCH ZAMORSKI

	Przyjechało (*passenger incoming*)					wyjeehało (*passenger outgoing*)				
	październik				wrzesień	październik				wrzesień
	I 4	II 4	III 4	Razem	Razem	I 4	II 4	III 4	Razem	Razem
W. M. Gdańsk	—	—	—	—	2	2	5	—	7	1
Gdańsk	—	—	—	—	2	2	5	—	7	1
Sopoty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Anglja	11	33	15	59	83	4	12	107	123	218
Hull	—	5	—	5	11	—	6	3	9	21
Leith	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londyn	11	28	15	54	72	4	6	104	114	197
Belgja	10	—	1	11	2	13	—	—	13	28
Antwerpja	10	—	—	10	2	13	—	—	13	28
Gandawa	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Danja	28	—	—	28	31	—	—	—	—	6
Aalborg	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Kopenhaga	28	—	—	28	29	—	—	—	—	6
Egipt	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—
Aleksandrja	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—
Estonja	—	—	—	—	—	5	—	—	5	1
Tallinn	—	—	—	—	—	5	—	—	5	1
Finlandja	10	—	—	10	21	—	—	9	9	1
Abo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Helsinki	8	—	—	8	21	—	—	—	—	—
Kołku	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Viborg	—	—	—	—	—	—	—	9	9	—
Holandja	7	—	—	7	35	—	—	—	—	—
Amsterdam	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Rotterdam	7	—	—	7	34	—	—	—	—	—
Litwa	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1
Kłajpeda	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1
Niemcy	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—
Hamburg	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Szczecin	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—
Rumunja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	517
Konstanca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	517
Stany Zjedn. Am.	6	—	159	165	257	10	—	388	398	423
New-York	6	—	159	165	257	10	—	388	398	423
Szwecja	8	1	—	9	414	—	—	—	—	414
Kalmar	8	1	—	9	—	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Stockholm	—	—	—	—	413	—	—	—	—	413
Vesteros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	80	**34**	**176**	**290**	**865**	**34**	**17**	**504**	**555**	**1610**

Agentury Bawełniane
W ŁODZI

„EXIMPORT"
Sp. Akc.
GDYNIA

IMORT BAWEŁNY AMERYKAŃSKIEJ — EGIPSKIEJ I INDYJSKIEJ, ORAZ GUMY SUROWEJ.

Oddział w Łodzi:
Piotrkowska 5

Telefony: **Gdynia** — 1381
Łódź 156-04, 226-67

Adresy telegraficzne:
Eximport — Gdynia
Łódź
Cotton — Łódź

G. A. SEBASTIAN
(wł. Nagel i Grosssteinbeck),
WÓLCZAŃSKA 78,
Telefony: 115-73 i 162-30
Istnieje od r. 1899.

Reprezentuje m. in. światową firmę eksportowo-bawełnianą **Anderson, Clayton & Co., Houston** — (Texas), która eksportuje nietylko bawełnę północno-amerykańską, lecz także południowo-amerykańską i egipską.

Firma ta była pierwsza, która założyła skład konsygnacyjny bawełny amerykańskiej w Gdyni

EMIL PFEIFFER
ŁÓDŹ
ANDRZEJA 12
Rok założenia 1905.
import bawełny wełny i skór

Kosma i Gregor
ŁÓDŹ
KILIŃSKIEGO 136
TELEFONY: 150-25 i 213-77
IMPORT BAWEŁNY AMERYKAŃSKIEJ, EGIPSKIEJ, INDYJSKIEJ I IN. POCHODZENIA

Feliks Goldstein
ŁÓDŹ, ul. Gdańska 48
BIURO AGENTUROWE
Import bawełny amerykańskiej, indyjskiej, egipskiej.

B. Triebe i S-ka
Piotrkowska 5
import bawełny amerykańskiej, indyjskiej i egipskiej

Oskar Maczewski
właśc. **A. J. Maczewski**
Łódź
Orla 25
Tel. 214-58

Krauze i Wagner
Telefon 120-33
ŁÓDŹ
UL. PRZEJAZD Nr. 40.

Józef A. Majer i S-ka
ŁÓDŹ
Piotrkowska 181
Telefon 197-80.

Karol Fr. Elsner
ŁÓDŹ
ul. Piotrkowska 129

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI

WARSZAWA
Terespolska 34/36
Telefon 548-10

STATKI morskie i rzeczne.

SILNIKI systemu Diesel'a marki „Ursus" i „Saurer" od 4 KM. do 2.000 KM. stałe i morskie.

SAMOCHODY „Polski Fiat", „Polski Saurer".

MOTOCYKLE „C. W. S."

SILNIKI dla rolnictwa.

ZESPOŁY: oświetleniowe i pompowe.

ARMATURA do pary, wody i gazu.

ODLEWY żeliwne oraz metali półszlachetnych.

MOTORÓWKI, ślizgowce.

Konstrukcje żelazne.

Łączniki szczepkowe ∅ 52 mm. dla Straży Ogniowych.



KRONIKA PORTU GDYŃSKIEGO

POŚWIĘCENIE PORTU GDYŃSKIEGO

W ZWIĄZKU z rocznicą 15-lecia niepodległości oraz z równoczesnem ukończeniem zasadniczych prac nad rozbudową portu gdyńskiego odbędzie się dnia 8 grudnia b. r. uroczyste poświęcenie portu. W tym okresie czasu zostanie oddany do użytku dworzec morski, magazyn tranzytowy, szereg dalszych magazynów prywatnych, a mianowicie firmy „Warta", „Aukcji Owocowych" i „Pantarei". Jednocześnie zostaną oddane do użytku 2 dalsze magazyny w wolnej strefie, t. j. długoterminowy magazyn dla bawełny oraz magazyn drobnicowy firmy „Cukroport". W ten sposób, przedewszystkiem wolna strefa, a również i reszta portu będzie mogła być znacznie intensywniej wykorzystana. Ukończenie szeregu drobniejszych inwestycyj dla handlu i przemysłu rybnego, nadbudowanie chłodni portowej, co pod względem pojemności postawi ją na I miejscu w Europie, intensywna rozbudowa torów kolejowych i ulic, rychłe zainstalowanie szeregu nowych dźwigów, wszystko to sprawia, że mimo krótkiego terminu budowy, port gdyński coraz bardziej przystosowuje się do potrzeb handlu morskiego.

Uroczystość zaszczyci swą obecnością Pan Prezydent Rzeczypospolitej, przedstawiciele Rządu oraz szereg wyższych dygnitarzy państwowych. Data poświęcenia portu będzie pamiętną datą w historji naszego młodego miasta portowego.

DWORZEC MORSKI W GDYNI

DWORZEC morski, który jest jedną z ostatnich poważniejszych inwestycyj portowych zostanie oddany do eksploatacji w I połowie grudnia b. r., bezpośrednio po uroczystem poświęceniu portu gdyńskiego, które nastąpi dn. 8.XII. r. b.

Obecnie gmach ten jest w końcowem stadjum swej budowy. Konstruktywnie dworze morski, czyli t. zw. hala pasażerska stanowi łącznie z magazynem tranzytowym jedną całość. Właściwa hala pasażerska o 3 kondygnacjach służyć będzie wyłącznie dla obsługi ruchu pasażerów. II część budynku — magazyn właściwy, służyć będzie dla składowania towarów drobnicowych, a częściowo uzupełniać będzie obsługę ruchu pasażerów, mieszcząc w sobie halę rewizji celnej na I piętrze i pomieszczenie dla składowania poczty i bagażu na parterze.

Rozmiary hali pasażerskiej wynoszą 30 × 37 m. przy wysokości ok. 20 m. Magazyn tranzytowy przy szerokości 30 m i długości 120 m posiada 2 kondygnacje o ogólnej wysokości ok. 12 m.

Tak magazyn tranzytowy jak i zachodnia część jego, t. j. hala pasażerska wykonana jest jako konstrukcja o żelazobetonowym szkielecie, wypełniona cegłą i otynkowana szlachetną zaprawą w terrazycie na zewnątrz. Parter hali pasażerskiej z dużym hallem pośrodku zajęty będzie przez pocztę, bagażownię, biuro informacyjne, kantor wymiany i inne drobne ubikacje.

Na ścianie, do której dochodzą główne schody umieszczone będą płaskorzeźby z podobizną Pana Prezydenta Ignacego Mościckiego i Pana Marszałka Józefa Piłsudskiego w bronzie. Dwie tablice pamiątkowe w marmurze umieszczone będą po obu stronach głównego wejścia do dworca morskiego z podjazdu i zawierać będą ważniejsze daty dotyczące budowy portu, jak również nazwiska osób, które położyły wybitne zasługi, związane z budową portu.

Pierwsze piętro hali pasażerskiej mieścić w sobie będzie biura linij okrętowych, pomieszczenia dla ekspozytury Urzędu Celnego, górną bagażownię, ubikacje dla dyżurnego ruchu i zawiadowcy stacji oraz 2 nieduże pomieszczenia dla inspektora emigracyjnego i lekarza portowego.

Trzecia kondygnacja hali pasażerskiej przeznaczona jest dla poczekalni i 2 sal restauracyjnych, posterunku Policji Państwowej i ubikacyj dla służby restauracyjnej. Pasażerowie przybywający okrętem wchodzić będą po specjalnie urządzonym żelaznym pomoście podwożonym przez dźwigi na rampę I piętra magazynu tranzytowego, skąd po dokonaniu kontroli paszportów przejdą do sali rewizji celnej, położonej również na I p. magazynu tranzytowego i będącej uzupełnieniem hali pasażerskiej.

W sali rewizji celnej będą się mieścić kasy sprzedaży biletów kolejowych.

Pasażer jadący w głąb kraju, po kupieniu biletu kolejowego i załatwieniu formalności celnych przekazuje swój bagaż w tejże sali urzędnikom kolejowym, którzy zapomocą suwni przekazują pakunki do bagażowni nadawczej, mieszczącej się na I p. hali pasażerskiej. Transport bagażu pasażerów, którzy pozostają w Gdyni, po załatwieniu formalności celnych, zapomocą 2 wind elektrycznych transportuje się odrazu do hallu głównego dworca morskiego, skąd wywozi lub wynosi się go na zewnątrz.

Wnętrzne magazynu tranzytowego jest otynkowane zwykłą zaprawą wapienno-cementową, zaś właściwa hala pasażerska, wszystkie ściany, balustrady — zaprawą w terrazycie, schody główne oraz posadzka w hali pasażerskiej wykonana z lastrika. Ogrzewanie hali pasażerskiej będzie zapomocą piecyków elektrycznych w ubikacjach biurowych, zaś hall ciepłem powietrzem nagrzewanem zapomocą elektryczności i wtłaczanem specjalnymi wylotowymi otworami. Jest to system zupełnie nowoczesny, mało praktykowany dotąd na terenie Polski. Również kuchnia restauracyjna będzie nagrzewana elektrycznością.

Sala rewizji celnej oddzielona jest od reszty magazynu tranzytowego przenośną ścianką działową, która może być ustawiona w 3 miejscach, zależnie od potrzeby. W ten sposób przy małym ruchu pasażerów sala rewizji celnej może być zmniejszona, zaś przy większym ruchu powiększona. Takie rozwiązanie sprawy daje rękojmię racjonalnego wykorzystania pomieszczenia magazynu dla składowania towarów

Ogólny koszt magazynu tranzytowego, łącznie z dworcem morskim wyniesie ok. 2.100.000 — 2.200.000 zł. z czego na właściwy dworzec morski wypadnie 500.000 — 600.000 zł. Konstrukcja dachu cienkościenna żelbetowa izolowana od zewnątrz korkiem i kryta bitominą. Izolację korkową zastosowano z uwagi, że pomieszczenia hali pasażerskiej i I piętra magazynu tranzytowego będą ogrzewane.

PRACA PORTU GDYŃSKIEGO W PAŹDZIERNIKU 1933 R.

W MIESIĄCU październiku poza normalnemi warunkami, mającemi wpływ na obrót towarowy, na osiągnięte liczby, oddziaływać mogły jeszcze dwa czynniki, a mianowicie: zmiana od 11 października taryfy celnej oraz skutki zawarcia porozumienia między Polską a Gdańskiem. Wpływ zmiany taryfy celnej dał się istotnie silnie odczuć i wyraził się bardzo intensywnym wzrostem przywozu, zwłaszcza w pierwszej dekadzie miesiąca sprawozdawczego, natomiast zupełnie nie odczuł port gdyński skutków zawartej z Gdańskiem umowy. Wyniki października okazały się lepszemi, aniżeli można było się tego spodziewać, a liczba ich osiągnęła rekordową wysokość, mianowicie 626.306 t. Poprzedni zatem rekord obrotu miesięcznego w porcie gdyńskim osiągnięty w lipcu r. b. (608.804 t.) został pobity o 17,5 tys. ton. W październiku również, podobnie zresztą jak w lipcu, zostały ustalone nowe rekordy przeładunku dziennego 27.X.32 — 32.793 t. oraz przeładunku tygodniowego w tygodniu 23 — 29.X — 161.088 t.

Jak to było już zaznaczone ogólny obrót towarowy w październiku osiągnął liczbę 626.306 t. (we wrześniu 561.654 t.), obrót zamorski 611.463 t. (we wrześniu 554.603 t.), w czem przywóz 101.082 t. (73.933) i wywóz 510.301 t. (480.670 t.).

Liczby powyższe składają się z następujących pozycyj:

Przywóz

	w tonach
Ryż surowy	6.927
Owoce świeże	1.686
„ suszone	283
Orzechy i migdały	89
Korzenie	121
Kawa, kakao, herbata	957
Tytoń	350
Napoje alkoholowe	90
Śledzie	3.716
Fosforyty	2.723
Ruda żelazna	5.811
Sadze	119
Tłuszcz zwierz. sur.	1.605
Skóry	1.671
Nasiona oleiste różne	3.224
Oleje i smary	131
Żywica	638
Kauczuk	250
Wyroby gumowe	83
Tłuszcze i oleje rośl.	97
Piryty	7.600
Garbniki	1.641
Farby	10
Miedź	707
Złom żelazny	44.502
Cyna	18
Metale różne	10
Wyroby żel. i stal.	438
Maszyny, aparaty, części	422
Samochody, motocykle, części	96
Szmaty	471
Celuloza	334
Bawełna	8.855
Juta	673
Len, konopie, sisal i t. d.	99
Wełna	1.502
Różne	2.627
Razem	101.247

Wywóz

	w tonach
Ryż	582
Mąka ryżowa	612
Cukier	1.210
Napoje alkoholowe	54
Sól „	175
Bekony „	2.453
Wędliny	290
Ptactwo bite	152
Jaja „	1,253
Makuchy	509
Materjały pędne	1.700
Papa, tektura i papier	745
Skóry	14
Deski i łaty	24.242
Bale i słupy	2.939
Wyroby z drzewa	291
Klepki	33
Dykty	557
Meble gięte	159
Wyroby koszykarskie	2
węgiel eksportowy	438.304
„ bunkrowy	17.190
Koks	8.948
Soda	225
Salmiak	16
Biel cynkowa	48
Wyroby żel. i stal.	498
Cynk	1.069
Blacha cynkowa	149
Celuloza	663
Bawełna	25
Materj. i wyr. włókien.	232
Różne m. i. kawa (2815)	4.443
Razem	510.381

Bliższa nieco analiza poszczególnych pozycyj przywozu pozwala zauważyć, że niektóre pozycje uległy dość poważnemu zmniejszeniu, w porównaniu z poprzednim miesiącem, a mianowicie: kawa, herbata, kakao (957 t w październiku wobec 1638 t. we wrześniu), żużle Thomasa (brak zupełny wobec zakończenia zasiewów — we wrześniu (6975), nasiona oleiste (3224 t. wobec 4796 t.), żywica (638 t. wobec 1175 t.), miedź (707 t. wobec 1389 t.), papier, papa i tektura (671 t. wobec 1246 t.), juta (673 t. wobec 1284 t.). Natomiast szereg innych pozycyj wykazuje bardzo poważny wzrost: ryż surowy 6927 t. w październ. wobec 29 t. we wrześniu, owoce świeże (1686 t. wobec 909 t.), śledzie 3716 t. wobec 2336 t.), fosforyty (2723 t. wobec 435 t.), garbniki (1641 t. wobec 621 t.), ruda żelazna (5811 t. wobec 1625 t.), piryty (7.600 t. we wrześniu brak), złom (44.502 t. wobec 34270 t.), bawełna (8855 t. wobec 6246 t.) i wełna (1502 wobec 803 t.).

W wywozie daje się również zaobserwować wzrost niektórych pozycyj, zaś spadek innych. Zmniejszenie mianowicie wykazują: cukier (1210 t. w październiku wobec 5172 t. we wrześniu), bekony (2453 t. wobec 2918 t.), jaja 1253 t. wobec 1530 t.), deski i łaty (24842 t. wobec 29342 t.), nawozy azotowe (brak z analogicznych przyczyn co tomasyny w przywozie — we wrześniu 4952 t.), szyny kolejowe (również brak w zależności od rozplanowania wywozu poszczególnych partyj — we wrześniu 1859 t.), oraz papier, tektura, papa (746 t. wobec 1261 t.). Spadek pozycyj artykułów żywnościowych zależny jest od kalendarzowego układu dni października, gdyż artykuły te wychodzą z Gdyni regularnie co czwartek lub piątek każdego tygodnia, wobec czego w październiku odeszły w czterech partjach, wówczas, gdy w innych miesiącach — w tej liczbie i we wrześniu — w pięciu. Poważny wzrost wykazują w wywozie następujące pozycje: węgiel eksportowy (438.304 t. wobec 402.588 t)., węgiel bunkrowy (17.910 t. wobec 13.884 t.), koks (8948 wobec 6861), cynk (1069 t. wobec 835 t.), celuloza (663 t. wobec 2 t.) ,i różne artykuły (4443 t. wobec 643 t.), w październikowej pozycji różnych artykułów zamieszczony został znaczny transport kawy 2.815 t., który stanowi część ładunku przywiezionego swego czasu na statku „Uba" dla mającego się trudnić importem kawy T-wa „Polbraska" — wobec niezrealizowania koncepcji zorganizowania przez powyższe Towarzystwo importu kawy do Polski, kawa ta została reeksportowana do Hamburga. Z innych działów obrotu portowego w Gdyni dalszemu zmniejszeniu uległ obrót przybrzeżny, który wyraził się liczbą 655 t. (we wrześniu 1408 t.), natomiast obrót drogą wodną z wnętrzem kraju wykazał dość niespodziewany wzrost (14843 t. w październiku wobec 5544 t. we wrześniu). Z ważniejszych pozycyj tego obrotu wymienić należy w przywozie: cukier — 7965 t. (we wrześniu 302 t.), zaś w wywozie: ryż wyłuszczony 2978 t. (we wrześniu 1227 t.) i tłuszcze techniczne 803 t. (we wrześniu brak). Reszta pozycyj wyraża się bardzo nikłemi liczbami.

Warto zaznaczyć, że ogólny obrót towarowy w Gdyni za 10 miesięcy r. b. wyniósł 5030.912 t., czyli zbliżył się bardzo do całorocznego obrotu r. ub.

Ruch pasażerów uległ dalszemu zmniejszeniu w związku z sezonem jesiennym. Przyjechało 290 osób (we wrześniu 865), wyjechało zaś 555 (we wrześniu 1610).

POŁOWY RYB MORSKICH W PAŹDZIERNIKU R. B.

CHARAKTERYSTYCZNĄ cechą rybołóstwa październikowego jest jego różnorodność. Jako miesiąc okresu przejściowego od sezonu letniego do zimowego, październik zalicza się do miesięcy uboższych w rybę. W braku większych ławic zasadniczych gatunków, rybacy chwytają się wszystkich możliwych sposobów połowu i posługują się prawie wszystkiemi istniejącemi narzędziami. Obok nieukończonych jeszcze połowów płastug włokami, próbuje się poławiać takimże sposobem wątłusze i ukazujące się szproty. Stawia się jeszcze całe szeregi więcierzy (żaków) na węgorze obok mancy na śledzie i szproty. Dalej uprawia się rybołóstwo niewodami przybrzeżnemi, stawia się w dużej ilości haczyki i równocześnie przygotowuje się takle (wędy) na łososie.

Jako miesiąc przełomowy o pogodzie niepewnej, październik nie jest zbyt korzystny dla rybaków, chociaż z drugiej strony w miesiącu tym zwykle podnoszą się ceny na ryby, co wpływa na zwiększenie rentowności rybołóstwa. Na wzrost cen na rybę wpływa oziębienie się pogody, przez co ryba staje się trwalszą i więcej nadającą się do handlu.

Pogoda w październiku r. b. była naogół, dość dobra. Dni burzliwych uniemożliwiających wyjazd rybakom na morze było niewiele. Trwające w ciągu paru dni silne wiatry przeszkadzały w normalnem rybołóstwie więcej rybakom z obwodu gdyńskiego aniżeli helskiego.

Zdobycz październikowa w stosunku do września, zarówno pod względem ilości jak i jakości, utrzymała się na wysokości poprzedniego m-ca. W odniesieniu do analogicznych miesięcy ubiegłych lat, było dość słabo. Połowy odznaczały się dużą nieregularnością i w niektóre dnie ryb było dosyć, w inne znowu odczuwał się brak podstawowych gatunków.

Jak zaznaczyliśmy wyżej, w październiku kończą się połowy letnich gatunków ryb — płastug (flonder), węgorzy, węgorzyc, a częściowo i śledzi, natomiast zaczyna się połów szprotów i wydatnio zwiększa się połów wątłuszy (pomuchli). Zapo-

cząłkowuje się temsamem sezon zimowy rybołóstwa.

Płastugi łowiono jeszcze nieźle, chociaż dało się zauważyć stopniowy ubytek ryby, bowiem z nastaniem dni chłodniejszych płastugi zwykle odchodzą na miejsca głębsze i tam prawdopodobnie zimują, zjawiając się przy naszem wybrzeżu dopiero na wiosnę. Większość tej ryby złowiono włokami, przyczem najlepsze wyniki dawało trawlowanie na otwartem morzu. Połowami płastug zajmowali się głównie rybacy z Gdyni, Helu, Kuźnicy i Jastarni. Z poszczególnych gatunków najwięcej łowiono sterni, dalej zimnicy i skarpi.

Śledzie w ciągu całego października łowiono dosyć dobrze. Na początku miesiąca szczególnie obfite połowy mieli rybacy helscy. Ławice śledzi wchodziły nawet do portu helskiego, gdzie łowiono rybę wiadrami. Ławice te zostawiły tyle ikry w porcie, że oblepione nią były wszystkie słupy i nabrzeża w porcie, a dno pokryte było widoczną warstwą ikry. Jak wiadomo śledzie zjawiają się przy cyplu helskim na tarło i wrazie pomyślnych warunków atmosferycznych, jak to było w sprawozdawczym miesiącu, tarło to odbywa się bardzo intensywnie.

Węgorze — rybołóstwo zakończono w połowie października. Tegoroczny sezon węgorzy wypadł dobrze. Ryb łowiono sporo, ale ceny były nieco niższe niż w ub. roku. Rybacy narzekali, że przy obfitych połowach mieli mniej korzyści, aniżeli w ubiegłym roku.

Szproty, ukazały się ok. 20-go października. Ryby te nadchodzą do nas ławicami z zachodniego Bałtyku i dłużej przebywają w zatoce Puckiej, najwięcej jednak koło Helu, gdzie znajdują się ich miejsca tarła. Rybacy z niecierpliwością oczekują pojawienia się szprotów, gdyż ryba ta w okresie jesiennym, jako jeszcze niewytarta, tłusta, szczególnie nadaje się do wędzenia i jest wprost rozchwytywana przez wędzarnie, rozpoczynające właściwie swój intensywny sezon zimowy wędzeniem szprotów.

Zwiększył się znacznie w październiku połów wątłuszy, co jest zwykłem zjawiskiem w okresie jesienno-zimowym. Na wędki łowiono mało, ale za to dużo na kutrach. Szczególnie obfite połowy dawały wyjazdy na dalsze tereny głębi Gdańskiej, gdzie najkorzystniej łowiono na głębokości ok. 100 metrów. Inne gatunki ryb nie odgrywały w rybołóstwie październikowem wielkiej roli, bowiem połowiano je w drobnych ilościach.

Handel rybą nie odznaczał się w październiku większem ożywieniem i był dość niejednolity. Przy obfitszych połowach zbyt był utrudniony. Wędzarnie dopiero rozpoczęły pracę po letniej przerwie, zakupując niewielkie ilości surowca. Ogółem wędzarnie zakupiły: 79.000 kg. szprotów, 38.000 kg. śledzi, 12.000 kg. płastug, 7.800 kg. wątłuszy i 7.200 kg. węgorzy. Trzecią część złowionych ryb wywieziono do Gdańska, część węgorzy zagranicę. Resztę ryb rozsprzedano na rynkach miejscowych.

Ogółem złowiono w październiku 350.000 kg. ryb — wartości 152.000 zł., a w tem:

	kg.	wart. zł.
płastug	70.000	32.100
śledzi	128.500	38.500
szprotów	81.600	24.500
wątłuszy	44.400	11.600
węgorzy	18.100	38.000
innych	7.100	7.300

B. K.

PORTOWE ROBOTY BUDOWLANE W PAŹDZIERNIKU

W PRZECIĄGU miesiąca października wykonano w porcie gdyńskim następujące roboty:

W basenie im. Min. Kwiatkowskiego na nabrz. Rumuńskiem ustawiono 92 m. b. skrzyń żelazobetonowych o głęb. 10 m. Przeprowadzono badania dna przy pomocy wierceń na nabrz. Czechosłowackiem i Rumuńskiem. Pozatem wyczerpano w basenie im. Ministra Kwiatkowskiego i w III. basenie wewnętrznym 103.066 m³ gruntu, z czego 53.591 m³ wyrefulowano na nabrz. Rumuńskie, zaś tor i muł jako nieużytki wywieziono do morza w ilości 49.475 m³.

W dziale robót drogowych: Na ul. Indyjskiej wykonano 120 m. b. kanalizacji deszczowej. Przy budującym się wiadukcie Nr. 2 ukończono rusztowania i szalowania łuku i jezdni, rozpoczęte układanie uzbrojenia ściągu, wykonano 10.000 m³ nasypów, 1.000 m² darniowania, ułożono 413 m. b. krawężników betonowych, 812 m² bruku oraz ustawiono 4 studzienki ściekowe. Na ul. Polskiej ułożono 200 m. b. krawężnika betonowego, 789 m² chodnika, 3.500 m² nawierzchni asfaltowej oraz 475 m² bruku z kostki bazaltowej i granitowej.

W dziale budowli naziemnych: W magazynie tranzytowym wykonano pokład zużlowy pod podłogę oraz montaż bram. Ukończono wykonanie tynków zewnętrznych terrazytowych, roboty szklarskie, dekarskie oraz blacharskie. Również rozpoczęto układanie nawierzchni z płyt betonowych na rampach. W hali pasażerskiej rozpoczęto tynkowanie halu głównego, a w innych pomieszczeniach rozpoczęto już roboty malarskie. Ustawiono okno i drzwi, wykonano roboty ślusarskie, rozpoczęto tynkowanie zewnętrzne terrazytowe. Ukończono roboty dekarskie i blacharskie.

W hali śledziowej w październiku zakończono wszystkie roboty.

Przy budowie magazynu długoterminowego dla bawełny w wolnej strefie zakończono, fundamenty pod słupy żelbetowe, wykonano dalszą konstrukcję żelbetową, szkieletową, za wyjątkiem ostatniej (8-ej) komory. Wykonano mury zewnętrzne i działowe w 3-ch komorach, założono część dźwigarów oraz rozpoczęto krycie dachów i roboty blacharskie.

Wykończono całkowitą budowę biur Urzędu Celnego i strażnic w strefie wolnocłowej.

Na placu przeznaczonym pod budowę magazynu drobnicowego nr. 8 na nabrz. Stanów Zjednoczonych wykonano wiercenia oraz przystąpiono do próbnych obciążeń.

Przy budowie magazynu „Cukroportu“ w wolnej strefie roboty dobiegają końca. Obecnie odbywa się krycie dachu papą, szklenie okien, układanie podłogi i budowa ram.

W magazynie „Warty“ i „Aukcji Owocowych“ na nabrz. Francuskiem ustawiono wiązary dachowe.

Na nabrz. Indyjskiem rozpoczęto budowę fundamentów pod magazyn firmy „Union“.

W magazynie firmy „Pantarei“ przy ul. Polskiej wykonano fundamenty i piwnicę oraz zmontowano całą konstrukcję żelazną.

W Chłodni portowej wykonano konstrukcję żelbetową dla 5-go piętra.

Przy ul. Polskiej rozpoczęto również budowę fundamentów pod magazyn firmy „Etecha“.

Na Molo Rybackiem rozpoczęto budowę fundamentów pod magazyn firmy „Mewa“. Również przygotowano materjał do budowy magazynu firmy „Mopol“.

Na nabrz. Rybnem ukończono w surowym stanie budynek fabryki konserw „Nordia Hawe“.

Przy ul. Św. Piotra przystąpiono do nadbudowy piętra w wędzarni J. Kąkola.

Przy nabrz. Wilsonowskiem ukończono odbudowę magazynu firmy „Vistula“.

Na nabrz. Francuskiem wykonano 323 m. b. fundamentu żelbetowego pod dźwigi półportalowe, a na nabrz. Stanów Zjednoczonych rozpoczęto budowę fundamentów pod takież dźwigi.

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI M. GDYNI

KOMUNALNA Kasa Oszczędności rozpoczęła swą działalność z dniem 1 maja 1926 r., jako „Miejska Kasa Oszczędności w Gdyni, następnie na mocy odpowiednich rozporządzeń — została zmieniona na firmę „Komunalna Kasa Oszczędności miasta Gdyni w Gdyni". Organizacja Kasy została wówczas powierzona przez Magistrat p. Franciszkowi Linkemu — obecnemu Dyrektorowi i zastępcy naczelnika Zarządu Kasy.

Miejska Kasa Oszczędności była pierwszą placówką Kredytową, powstałą na terenie nowobudującego się portu w Gdyni.

Poważne i rosnące w szybkiem tempie obroty dowodzą, jak tego rodzaju instytucja była potrzebna na terenie miasta Gdyni. Obroty wynosiły:

w roku 1926	6.838.285,45 zł.
„ 1927	44.670.010,31 zł.
„ 1928	82.544.010,59 zł.
„ 1929	100.553.993,78 zł.
w roku 1930	177.965.312,45 zł.
„ 1931	207.783.759,04 zł.
„ 1932	205.324.918,85 zł.
na dz. 20.XI 1933	192.398.649,63 zł.

Posiadane przez Kasę kapitały wykazały najwyższą w Polsce szybkość obrotu ze względu na intensywne tempo rozwoju budującego się miasta i portu Gdyni. Przy sumie bilansowej, wynoszącej na dzień 1 stycznia 1933 r. zł. 9.318.634,15, obroty, przekraczające w roku 1932, 205 miljonów zł., są 22 krotnie wyższe.

Kasa, w miarę możności, dążyła do zaspokojenia potrzeb kredytowych, przeważnie na cele gospodarcze, a później w miarę wzrastania i środków obrotowych do udzielania krótkoterminowych kredytów kupcom, przemysłowcom i rzemieślnikom, oraz do popierania budownictwa na terenie miasta. Główna jednak uwaga i wysiłek Zarządu były zwrócone na popularyzację idei oszczędnościowej:

W roku 1926	kont	44	na sumę	65.384,81 zł.
„ 1927	„	177	„	439.138,— zł.
„ 1928	„	379	„	905.888,76 zł.
„ 1929	„	909	„	836.338,82 zł.
„ 1930	„	1.897	„	2.900.423,41 zł.
„ 1931	„	2.906	„	2.866.542,71 zł.
„ 1932	„	3.981	„	2.421.627,74 zł.
na dzień 20.XI.33 r.		4.425	„	3.164.868,18 zł.

Niezależnie od propagowania oszczędności w prasie, oraz za pomocą reklamy świetlnej i sprawozdań o działalności naszej Instytucji, zwrócono szczególną baczną uwagę na młodzież szkolną, propagując wśród niej system drobnych wkładów oszczędnościowych. W tym celu otaczano specjalną opieką organizacje szkolnych kas oszczędności.

Stan tych oszczędności wykazał:

w dniu 31.XII. 1930 r.	6 szk. kas		
„ 31.XII. 1931 r.	8 „ „		
„ 31.XII. 1932 r.	11 „ „		
„ 20.XI. 1933 r.	11 „ „		
oszczędn.	456	kont	7.711,66 zł.
„	767	„	11.330,07 zł.
„	1.082	„	14.353,09 zł.
„	1.119	„	15.414,60 zł.

Głównem dziełem operacji finansowych Kasy była wydatna pomoc kupiectwu w postaci dyskonta weksli. W roku 1932 zdyskontowano 15.660 weksli na sumę złotych 19.217.668,10. W pierwszych 11-tu miesiącach 1933 r. zdyskontowano 11.631 weksli na sumę 22.812.586,33 zł. W 1932 roku otrzymała Kasa 12.114 sztuk weksli do zainkasowania na sumę zł. 5.753.696,29. Za pierwsze 11-cie miesięcy 1933 r. 9.273 sztuk na sumę zł. 3.870.653,38.

Poważny dział stanowiły również pożyczki terminowe, udzielane z funduszów własnych. Pożyczek takich Kasa udzieliła:

w roku 1928	na sumę	143.490,— zł.
„ 1929	„	284.157,30 zł.
„ 1930	„	932.222,08 zł.
„ 1931	„	1.215.049,41 zł.
w pierwszych 10-ciu miesiącach 1933 r.		697.506,05 zł.

W roku 1930 poraz pierwszy udzielono krótkoterminowych (na 3 lata pożyczek hipotecznych, których suma w roku 1931 osiągnęła 406.412,94 zł. W roku 1932 udzielono dalszych pożyczek na sumę 315.010,40 zł. Stan udzielonych pożyczek hipotecznych za czas 1.I. do 20.XI. 1933 r. wynosi zł. 270.421,90. Pożyczki te były przeznaczone na wykończenie rozpoczętych budowli. Pozatem Kasa rozdzielała wśród gdyńskich rzemieślników, niezależnie od kredytów z własnych funduszów, kwoty przydzielone przez Bank Gospod. Kraj. na warunkach ulgowych w ogólnej sumie zł. 200 tysięcy.

Dla dogodności publiczności wyjeżdżającej, i przyjeżdżającej koleją lub okrętem, Kasa posiada 2 kantory wymiany walut obcych i dewiz; jeden na dworcu kolejowym, drugi w porcie, które obsługują obce statki, emigrantów i reemigrantów. Kapitał zakładowy powstał w końcu 1929 r. i wynosi 250.000,— zł. Fundusz zasobowy powstał z końcem 1926 r. z nadwyżek operacji w tym okresie w wysokości 17.965,— zł. i stopniowo wzrósł do 340.000,— zł.

Ze względu na stale wzmagający się zakres pracy Kasy, zdecydowała Rada Kasy przeniesienie lokalu kasowego do nowych ubikacyj przy ul. Św. Jańskiej róg Skweru Kościuszki.

Prowadząc w ten sposób — z jednej strony propagandę idei oszczędności, udzielając z drugiej strony pomocy kredytowej przemysłowi, budownictwu, kupiectwu i rolnictwu, Komunalna Kasa Oszczędności miasta Gdyni stała się poważnym czynnikiem finansowo - gospodarczym na terenie budującego się portowego miasta Gdyni, odgrywając niemałą rolę zarówno wśród społeczeństwa młodego miasta Gdyni, jak i dla jego Zarządu administracyjnego.

ROZBUDOWA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje, iż Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe podpisało w dniu 29 listopada b. r. umowę z włoską stocznią „Monfalcone" w Trjeście na budowę dwóch nowych statków dla linji Gdynia — Ameryka.

Budowa tych statków stanowi dalszy etap prowadzonej od kilku lat planowej akcji zamiany dotychczasowego taboru okrętowego polskich przedsiębiorstw żeglugowych przez nowy, bardziej dostosowany do wywołanych kryzysem gospodarczym wyjątkowo ciężkich warunków konkurencji międzynarodowej w żegludze morskiej.

Umowa ze stocznią „Monfalcone" przewiduje spłaty 6-letnie oraz pozakontyngentową kompensatę węgla w stosunku 1 : 1 wartości statków. Pozatem stocznia zobowiązuje się do zakupu w Polsce pewnej ilości żelaza do budowy statków i przyjmuje zasadę udzielania pierwszeństwa innym materjałom i wyrobom przemysłowym polskim przy równych warunkach konkurencji. W ten sposób umowa zabezpiecza całkowicie interesy naszego bilansu płatniczego.

Statki te będą największe, najszybsze i najbardziej nowoczesne z pośród wszystkich statków tego typu, utrzymujących komunikację z morza Bałtyckiego do Ameryki Północnej.

Powyższe zalety techniczne powinny im zapewnić nietylko turystów i emigrantów polskich, jak to ma miejsce obecnie, lecz również i pasażerów ze Skandynawji oraz Europy Środkowej i Wschodniej, którzy dotychczas korzystali z połączeń okrętowych przez porty zachodnio - europejskie.

Pozatem uruchomienie nowych statków przy jednoczesnem wykorzystaniu polskiej linji okrętowej Konstanca — Haifa/Jaffa otworzy szerokie możliwości dla pasażerskiego ruchu tranzytowego na szlaku Ameryka — porty Bliskiego Wschodu z przejazdem kolejowym z Gdyni do Konstancy.

Wreszcie dzięki swej dużej szybkości nowe statki oprócz udziału w normalnym obrocie towarowym będą mogły skupić większą część przewozów i przesyłek pośpiesznych z morza Bałtyckiego do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

OTWARCIE STAŁEJ LINJI OKRĘTOWEJ ŁĄCZĄCEJ GDYNIĘ Z PORTAMI DAL. WSCHODU

STARANIEM Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni przy współudziale angielskiego towarzystwa okręt. Alfred Holt & Co, Ellerman & Bucknall Steamship Co Ltd. uruchomiona została (jak już poprzednio zawiadomiono) nowa regularna linja okrętowa, łącząca Gdynię z portami dalekiego wschodu — Penang, Port Swettenham, Singapore, Hongkong, Shanghai, Dairen, Kobe, Yokohama.

Linja ta utrzymywać będzie stałą komunikację okrętową w odstępach 3-tygodniowych między Gdynią a wyżej wymienionemi portami. Pozatem linja przyjmuje towary do wszystkich innych portów dalekiego wschodu z przeładunkiem w jednym z wymienionych portów.

Dnia 22.XI b. r. wieczorem przyszedł do portu gdyńskiego pod banderą angielską pierwszy statek tej linji „Helenus" o pojemności 7572 t. Długość statku wynosi 139 m., załoga składa się z 72 ludzi, z czego 35 marynarzy jest narodowości chińskiej. Statek ten przywiózł do Gdyni ładunek wełny australijskiej, a z Gdyni zabierze ładunek węgla i drobnicy.

W dniu 25.XI nastąpiło uroczyste otwarcie nowej linji żaglowej. W uroczystości otwarcia na statku „Helenus" wzięli udział: Dyrektor Departamentu Morskiego p. L. Możdżeński, reprezentujący p. Ministra Przemysłu i Handlu, b. wiceminister S. Starzyński, Prezes B. G. K. Generał Górecki, Komisarz Rządu F. Sokół, Dyrektor Urzędu Morskiego inż. S. Łęgowski, naczelnik wydziału żeglugowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Rostkowski i szereg przedstawicieli sfer gospodarczych. Po przemówieniu przedstawiciela linji p. T. Lawrence - Holta, odpowiedział dyrektor Departamentu L. Możdżeński, poczem odbył się bankiet dla przedstawicieli władz i zaproszonych gości, a o godz. 17 „Helenus" opuścił port.

OBNIŻENIE OPŁAT PORTOWYCH W GDAŃSKU

Z dniem 1 listopada b. r. weszło w życie uchwalone na podstawie umowy polsko-gdańskiej obniżenie opłat, pobieranych przez Radę Portu. Obniżenie to ma na celu przystosowanie opłat gdańskich do poziomu opłat w Gdyni.

Ponieważ system układu taryfy opłat był w każdym z tych portów różny, musiała Rada Portu zmienić również budowę swej taryfy tam, gdzie zmiany te były możliwe i celowe z uwzględnieniem różnicy miejscowych stosunków.

Przy ustanawianiu opłat portowych dostosowała się Rada Portu w wielkiej mierze do systemu tych opłat w porcie gdyńskim. Jedynie musiała Rada Portu zrezygnować z przejęcia gdyńskich opłat postojowych, ze względu na uproszczenie podejmowania tych opłat.

Dla wyrównania zostały w Gdańsku podwyższone poszczególne stawki od statków na wejściu i wyjściu o pół feniga, w porównaniu do odpowiednich stawek taryfy gdyńskiej.

Znacznem obciążeniem żeglugi gdańskiej były dotychczas opłaty za pilotaż. Były one w Gdańsku podzielone na 3 stopnie.

Obecnie, na wzór taryfy gdyńskiej, opłaty za pilotaż są jednolite. Dla opłaty od ładunku nastąpiło zupełne przejęcie taryfy gdyńskiej, co daje zniżkę przeciętnie o 34%. Zostały również zniżone (o dalsze 10%) opłaty za śluzę w Danziger Haupt oraz opłaty za wynajmowanie urządzeń przeładunkowych.

Celem ożywienia ruchu tranzytowego, uchwaliła Rada Portu przyznanie towarom, idącym w tranzycie przez polski obszar celny, za wyjątkiem właściwych towarów masowych, składowanie wolne od opłat przez 40 dni dla artykułów, przeznaczonych na eksport morzem, i 8 dni dla artykułów, które w odwrotnem kierunku przybywają tranzytem przez Gdańsk do dalszego zaplecza portu. Postanowienie to ma specjalne znaczenie dla ruchu czechosłowackiego, węgierskiego, rumuńskiego, rosyjskiego i austrjackiego.

SPRAWA NOWEJ USTAWY O PRACY ROBOTNIKÓW PORTOWYCH

W związku z pobytem P. Dyrektora Departamentu Pracy i głównego Inspektora pracy p. M. Klotta, zostały umówione z p. Dyrektorem Urzędu Morskiego sprawy dotyczące wejścia w życie od dn. 1.IV. b. r. ustawy o pracy robotników portowych. Szczegółowe opracowanie będzie ze stronami przedyskutowane prawdopodobnie w pierwszych dniach grudnia. Termin zostanie później dokładnie ustalony.

USTAWA O PRACY ROBOTNIKÓW PORTOWYCH W GDYNI

W dzienniku Ustaw Nr. 85 z dnia 30 października b. r. ukazało się rozporządzenie Prezydenta R. P. z dnia 27 października b. r. o pracy robotników portowych w Gdyni. Rozporządzenie powyższe normuje czas pracy, urlopy, umowę o pracę, wprowadza zakaz zatrudniania młodocianych i kobiet i ustanawia Portową Komisję Rozjemczą do rozstrzygania zatargów zbiorowych oraz normuje pośrednictwo pracy i kwalifikowanie robotników portowych.

Rozporządzenie powyższe wchodzi w życie z dn. 1.4. 1934 r. za wyjątkiem art. 30, który wchodzi w życie z dn. 1.7. 1934 r.

OTWARCIE KURSU DLA DEKLARANTÓW CELNYCH

Dnia 20 listop. wieczorem w gmachu Instytutu Handlu Morskiego w obecności przedstawicieli władz oraz sfer gospodarczych portu z dyrektorem Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskim na czele, nastąpiło otwarcie kursu dla deklarantów celnych, zorganizowanego przez Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych. Na kursie tym wykładowcami będą wyżsi urzędnicy M-stwa Skarbu, a uczestnikami będą przedewszystkiem deklaranci celni oraz inni urzędnicy firm portowych. Na kurs ten uczęszczać będą również oficerowie Straży Granicznej oraz urzędnicy Urzędu Celnego. Wykłady na kursie odbywać się będą przez 7 tygodni i zakończone zostaną 13 stycznia roku przyszłego, poczem nastąpi egzamin i wydanie odpowiednich świadectw. Należy z uznaniem podkreślić inicjatywę Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, gdyż kurs ten niewątpliwie przyczyni się do fachowego wyszkolenia urzędników portowych, co w znacznym stopniu ułatwi pracę zarówno firmom jak i Urzędowi Celnemu.

REKORDOWY OBRÓT TOWARÓW ZA MIES. PAŹDZIERNIK

Ogólny obrót towarów w porcie gdyńskim za mies. październik b. r. osiągnął nienotowaną dotychczas cyfrę 626.306 t., z czego na obrót zamorski przypada 611.463 t. a na obrót przybrzeżny łącznie z obrotem drogą wodną z wnętrzem kraju 14.843 t. Poprzedni rekord za mies. lipiec b. r. wynosił 608.803,7 t.

REKORD PRZEŁADUNKU TYGODNIOWEGO

W tygodniu ubiegłym t. j. od dnia 13 do dn. 19.XI b. r. ogólny przeładunek towarów w porcie gdyńskim wyniósł 161.364,8 t., z czego wyładowano 25.680,9 t. a załadowano 135.683,9 t.

Jest to rekordowa cyfra przeładunku tygodniowego, jakiej dotychczas w porcie gdyńskim nie osiągnięto. Poprzedni rekord przeładunku tygodniowego (od 23 do 29.X b. r.) wynosił 161.088,1 t.

NOWY TRANSPORT FOSFORYTÓW Z MURMAŃSKA DO GDYNI

Dnia 22.XI przybył do portu gdyńskiego bezpośrednio z Murmańska łotewski statek „Everlanda", przywożąc nowy ładunek 5800 t. fosforytów (apatytu), przeznaczonego dla Państw. Fabryki Związków Azotowych Chorzów do wyrobu supertomasyny. W bieżącym roku jest to już 3 statek, jaki przybywa do Gdyni bezpośrednio z Oceanu Lodowatego.

PIERWSZY TRANSPORT WĘGLA POLSKIEGO Z GDYNI DO JUGOSŁAWJI

Wyszedł z Gdyni statek grecki „Adelfatis" zabierając ładunek 3.657,5 ton węgla oraz 300 ton koksu do jugosłowiańskiego portu Suszak. Jest to pierwszy bezpośredni transport węgla, jaki odchodzi drogą morską z Gdyni do Jugosławji.

SPRZEDAŻ S/S „HANKA"

Dnia 20 listop. Spółka Akcyjna Żegluga Polska, sprzedała na rozbiórkę należący do niej statek kołowy „Hanka", który był najstarszą jednostką floty spółki. Statek ten był w swoim czasie zatrudniony w sezonowej komunikacji przybrzeżnej, a od 2-ch lat pozostawał unieruchomiony. Wycofanie statku „Hanka" z ruchu nastąpiło wskutek złego stanu jego kadłuba i maszyn, które nie nadawały się już do naprawy, wobec znacznego zużycia, spowodowanego starością statku.

WYJAZD SS. „KOŚCIUSZKO"

Dnia 22.XI b. r. wyszedł z portu gdyńskiego do N. Jorku polski transatlantycki statek „Kościuszko", zabierając na swym pokładzie 330 pasażerów oraz ładunek 330 t. drobnicy. W drodze statek ten zawinie do Kopenhagi, gdzie wysadzi 3 pasażerów, a zabierze jeszcze 20 dalszych pasażerów do Ameryki.

Przybycie ss. „Kościuszko" do Nowego Jorku spodziewane jest dnia 4 grudnia b. r.

ZEBRANIE TYMCZASOWEJ RADY PORTU

Dnia 7 listopada b. r. w Urzędzie Morskim odbyło się kolejne zebranie Tymczasowej Rady Portu, w którem wzięli udział: Dyrektor Departamentu Morskiego Inż. L. Możdżeński, Dyrektor Urzędu Morskiego Inż. St. Łęgowski, Komisarz Rządu Mgr. pr. Fr. Sokół, Dyrektor Kolei Państwowych Inż. B. Dobrzycki oraz szereg przedstawicieli sfer portowych i gospodarczych.

Na zebraniu tem uzgodniono projekt rozporządzenia wykonawczego do ustawy o opłatach portowych. Rozpatrywano sprawy najpilniejszych inwestycyj portowych, uprzemysłowienia portu oraz szereg spraw bieżących.

POSIEDZENIE KOMISJI DYPLOMOWEJ.

Dnia 12.XII. b. r. w gmachu Urzędu Morskiego, pod przewodnictwem dyrektora Urzędu inż. St. Łęgowskiego odbędzie się posiedzenie Komisji Dyplomowej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej.

IZBA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA W GDYNI

przejęła zlikwidowaną Izbę Przemysłowo-Handlową w Bydgoszczy pozostawiając Biuro Kolejowo-Reklamacyjne Izby w Bydgoszczy pod dawnem kierownictwem.

PODRÓŻ ĆWICZEBNA „DARU POMORZA"

Według nadesłanego telegramu od komendanta Maciejewicza, statek szkolny „Dar Pomorza" przybył dnia 2 listopada b. r. wieczorem do portu Mindello na wyspie Sao - Vincente, należącej do grupy wysp Zielonego Przylądka (babo Verde) na Oceanie Atlantyckim, gdzie pozostanie do dnia 5 listopada b. r. Na statku wszystko w porządku, załoga zdrowa.

STATEK TURECKI W GDYNI

27.X. rano zawinął do portu gdyńskiego statek turecki „Mete" rejestrowany w Istambule o pojemności 3258 ton rej. brutto, który przybył z norweskiego portu Tonsberg. Statek ten znajduje się obecnie przy pirsie Skarbopolu na nabrzeżu duńskiem, gdzie będzie ładował węgiel. Kapitan statku (Rami Mustafa) oraz cała załoga, złożona z 21 osób jest narodowości tureckiej.

W ruchu okrętowym jest to dopiero drugi statek turecki, jaki przybywa do Gdyni. Pierwszym statkiem tureckim w Gdyni był „Cara - Deniz", który zawinął do naszego portu w 1927 roku z ruchomą wystawą turecką.

MOŻLIWOŚCI POŁĄCZENIA OKRĘTOWEGO MIĘDZY GDYNIĄ A LENINGRADEM

Dnia 30 października b. r. przybył do Gdyni statek Sp. Akc. Żegluga Polska „Śląsk", który kursuje na linji regularnej pomiędzy Gdynią, Gdańskiem, Antwerpją, Rotterdamem, Tallinem i Helsingforsem. W drodze do Gdyni „Śląsk" podczas ostatniego rejsu do Gdyni zawinął do Leningradu, skąd przywiózł 405 t drobnicy, głównie owoców. Są uzasadnione widoki, że podróż ta zapoczątkuje regularną komunikację okrętową pomiędzy Gdynią, Gdańskiem i Leningradem.

USZKODZENIE SS. „CIESZYN"

Dnia 21 listop. na Morzu Północnem, podczas silnej mgły nastąpiło lekkie zderzenie ss. „Cieszyn" z niem. statkiem „Ceuta". Wskutek tego zderzenia na ss. „Cieszyn" powstały drobne uszkodzenia, które prowizorycznie naprawiono własnemi środkami, poczem statek udał się w dalszą drogę do Antwerpji, dokąd przybył 22.XI b. r. w godzinach popołudniowych. Naprawa uszkodzenia dokonana zostanie w Antwerpji podczas normalnego postoju statku w tym porcie.

PREZES BANKU GOSPODARSTWA KRAJOWEGO W GDYNI

Dnia 23.XI po odbytem posiedzeniu Rady Nadzorczej British and Polish Trade Bank w Gdańsku, przyjechał do Gdyni prezes Banku Gospodarstwa Krajowego dr. Roman Górecki oraz dyrektor B. G. K. dr. Leon Barysz. W czasie pobytu w Gdyni p. prez. Górecki zwiedził port gdyński w towarzystwie zastępcy dyrektora Urzędu Morskiego kom. A. Garnuszewskiego oraz dyrektora Oddziału B. G. K. w Gdyni p. Wł. Grabowskiego, interesując się specjalnie wolną strefą i jej urządzeniami.

PRZEDSTAWICIELE CIĘŻKIEGO PRZEMYSŁU CZECHOSŁOWACKIEGO W GDYNI

Dnia 20.XI przybyli do Gdyni: generalny dyrektor największych czechosłowackich zakładów hutniczych (Banka a Hutni Spol) pp. dr. O. Krulis - Randa oraz dr. J. Dworak, celem zapoznania się z portem gdyńskim w związku z przewidzianemi transportami rudy dla Czechosłowacji przez Gdynię. Goście złożyli wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego, następnie w jego towarzystwie zwiedzili szczegółowo port gdyński, Chłodnię, Łuszczarnię Ryżu, Olejarnię oraz wszystkie urządzenia przeładunkowe. Podczas zwiedzania wszelkich wyjaśnień udzielał dyrektor Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowski.

RADCA HANDLOWY AMBASADY ANGIELSKIEJ W GDYNI.

Dnia 24.XI. przyjechał do Gdyni nowomianowany radca handlowy ambasady angielskiej z Warszawy p. C. B. Jerram, celem zapoznania się z portem gdyńskim oraz jego urządzeniami. Radca Jerram w towarzystwie Wicekonsula w Gdyni p. J. Jeffrey'a złożyli wizytę w Urzędzie Morskim, a następnie w towarzystwie dyrektora Urzędu p. inż. St. Łęgowskiego zwiedzili szczegółowo port.

SZEF DYREKCJI RYBOŁÓWSTWA NORWESKIEGO W GDYNI.

Dnia 25.X rano przyjechał z Warszawy do Gdyni szef Dyrekcji Rybołówstwa Norweskiego p. Asserson w towarzystwie p. kmdra Piotrowskiego z Wydziału Rybackiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Na dworcu spotykał dyrektora Assersona naczelnik Morskiego Urzędu Rybackiego p. A. Hryniewicki oraz przedstawiciel Urzędu Morskiego.

P. Asserson zwiedził halę i chłodnię rybną oraz port rybacki, następnie złożył wizyty oficjalne Komisarzowi Rządu oraz dyrektorowi Urzędu Morskiego. W końcu zwiedził szczegółowo chłodnię portową, łuszczarnię ryżu, urządzenia przeładunkowe oraz wszystkie baseny portowe. Podczas zwiedzania, wszelkich wyjaśnień udzielał dyrektor inż. St. Łęgowski.

P. Asserson wyrażał się z wielkiem uznaniem o szybkiem rozwoju portu oraz jego nowoczesnych urządzeniach technicznych..

FINANSISTA FRANCUSKI W GDYNI.

Dnia 14.XI. rano przyjechał z Warszawy do Gdyni bawiący obecnie w Polsce p. Streiff z Paryża, przedstawiciel Credit Lyonnais, jednego z najpoważniejszych prywatnych banków francuskich. P. Streiff w towarzystwie dyrektora Oddziału Banku Polskiego w Gdyni p. Marcickiewicza złożył wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego, a następnie zwiedził port oraz wszystkie urządzenia portowe. Podczas zwiedzania wszelkich wyjaśnień udzielał dyrektor inż. St. Łęgowski.

DZIENNIKARZ AUSTRJACKI W GDYNI.

W dniu 21.X r. b. przyjechał do Gdyni p. Winkler redaktor „Wirtschaftswoche" z Wiednia celem zapoznania się z portem, oraz zebrania odpowiednich materjałów dotyczących rozwoju i pracy portu gdyń-

WYCIECZKA M. S. Z.

Dnia 15.XI. uczesnicy kursu naukowego przy Ministerstwie Spraw Zagranicznych dla polskiej służby zagranicznej, w liczbie 20 osób przyjechali do Gdyni, pod kierunkiem radcy ministerj. p. M. Grabińskiego. Przed rozpoczęciem zwiedzania portu zostały dla kursu wygłoszone specjalne wykłady w Urzędzie Morskim o budowie i eksploatacji portu gdyńskiego oraz o dokumentach okrętowych i sprawach żeglarskich, poczem zwiedzono szczegółowo magazyny, urządzenia przełodunkowe, oraz wszystkie baseny portowe.

Dnia 16.XI. kurs wyjechał w dalszą podróż celem zwiedzenia portu gdańskiego.

DZIENNIKARZ SZWEDZKI W GDYNI.

Dnia 25.XI. przyjechał do Gdyni p. redaktor Arnest Krehky, korespondent Svenska Dagbladet ze Stockholmu. P. redaktor Krehky interesuje się specjalnie polskiemi zagadnieniami gospodarczemi i politycznemi, a zwłaszcza rozwojem Gdyni. P. redaktor Krehky odbył konferencję z Komisarzem Rządu oraz dyrektorem Urzędu Morskiego.

WYCIECZKA PRZEDSTAWICIELI PRASY POLSKIEJ.

Dnia 17 XI. rano przyjechała z Warszawy do Gdyni wycieczka przedstawicieli prasy polskiej złożona z 24 osób, z inicjatywy Polskiej Agencji Eksportu Drewna. Uczestnicy wycieczki zebrali się dzisiaj w biurze firmy „Paged", gdzie odbyli krótką konferencję zagajoną przez p. dyrektora Tora, a następnie udali się autobusem do Gdańska, celem zwiedzenia portu oraz składów drzewnych i tartaków. W dniu jutrzejszym uczestnicy wycieczki zwiedzać będą składy drzewne firmy „Paged" oraz urządzenia portowe w Gdyni.

WYCIECZKA OFICERÓW KAWALERJI.

Dnia 22.XI. przyjechała do Gdyni wycieczka złożona z kilkunastu oficerów kawalerji brygady Baranowicze, pod dowództwem generała Brygady Grzmot Skotnickiego.

Oficerowie przybyli do Urzędu Morskiego, gdzie wysłuchali specjalnego wykładu o rozwoju i obrotach portu gdyńskiego, a następnie zwiedzili szczegółowo port i miasto.

WYCIECZKA SZKOŁY PODOFICERSKIEJ BATALJONU MORSKIEGO Z WEJHEROWA.

Dnia 15 XI. przyjechała do Gdyni wycieczka Szkoły Podoficerskiej Bataljonu Morskiego z Wejherowa celem zwiedzenia miasta i portu. W wycieczce brało udział około 100 osób.

WYKOŃCZENIE MAGAZYNU SP. Z O. O. „AUKCJE OWOCOWE W GDYNI"

Dnia 17 listop. ss. „Roland" wyładował 193 t. owoców świeżych i suszonych z bliskiego wschodu do magazynu Sp. z o. p. „Aukcje Owocowe w Gdyni". Jest to pierwszy towar wyładowany do tego magazynu. Wyładunek odbył się pomimo to, że magazyn nie jest jeszcze całkowicie wykończony. Narazie została wykończona połowa właściwego magazynu owocowego, zaś reszta magazynu t. j. II część pomieszczeń składowych dla owoców, bananiarnia, część przemysłowa, hala aukcyjna i biura — będą stopniowo wykończone z tem, że całość stanie do pracy na dzień 8 grudnia r. b.

Jak wiadomo, Sp. z o. p. „Aukcje Owocowe w Gdyni" powstała w Gdyni w celu importowania owoców południowych świeżych i suszonych, a pozatem celem organizowania sprzedaży tych owoców z przetargów publicznych. W związku z tem właśnie, firma wykańcza w Gdyni na nabrz. Francuskiem własną inwestycję o konstrukcji najbardziej nowoczesnej. Magazyn leży na molo Pasażerskiem za nowym dworcem morskim oraz magazynem firmy „Warta". Front magazynu owocowego posiada 102 m. długości, zaś powierzchnia składowa wynosi ok. 4000 m^2. Magazyn jest konstrukcji żelazobetonowej o murach grubości 1 i pół cegły, o dachach drewnianych systemu „Polstephana", podwójnie szalowanych. Cały magazyn ogrzewany jest elektrycznością. Bananiarnia posiadać będzie urządzenia chłodnicze. Hala aukcyjna zaopatrzona jest we wszystkie najbardziej nowoczesne urządzenia dla aukcyj owocowych.

Za parę dni przychodzi do Gdyni ss. „Nautic", zafrachtowany przez Sp. z o. p. „Aukcje Owocowe w Gdyni", przywożący 850 t. różnego towaru. I ten towar zostanie złożony do nowego magazynu.

URUCHOMIENIE NOWEGO MAGAZYNU FIRMY „PANTAREI".

Nowobudujący się magazyn firmy „Pantarei" w II strefie ul. Polskiej o powierzchni składowej ok. 5000 m^2 został już częściowo wykończony i złożono w nim większy transport samochodów. Prace nad wykończeniem tej budowy prowadzone są w przyśpieszonym tempie i ukończone zostaną na dzień poświęcenia portu t. j. 8 grudnia b. r.

POŁOWY RYB MORSKICH W MIES. PAŹDZIERNIKU B. R.

W październiku b. r. złowiono ryb morskich na Bałtyku ogółem 349.600 kg, wartości 151.542 zł., a w tem: płastug 70.280 kg. wartości 32.099 zł., śledzi 128.510 kg. wartości 38.553 zł., szprotów 81.600 kg. wartości 24.492 zł., węgorzy 18.090 kg. wartości 37.989 zł., wątłuszy 44.340 kg. wartości 11.529 zł., węgorzyc 3.140 kg. wartości 1.884 zł., słodkowodnych 3.020 kg. wartości 3.292 zł. oraz innych ryb drobniejsze ilości.

Z ogólnej ilości połowów 144.900 kg. sprzedano do wędzarń, 128.080 kg. wywieziono do Gdańska, 69.890 kg. sprzedano na rynku miejscowym, a 6.690 kg. wywieziono zagranicę.

POZDROWIENIA OD ŻEGLARZY.

Załoga yachtu żaglowego w składzie A. Witkowski, St. Jente, C. Malec, Czerczuk i Wojtala, którzy rozpoczęli z Gdyni 24.IX r. b. pod banderą polską i klubu sportowego „Gryf" propagandową podróż po zachodnich wybrzeżach Bałtyku śle z wód morza Północnego pozdrowienia żeglarskie z przeświadczeniem pomyślnego zakończenia przedsięwzięcia. Obecnie yacht czeka na pomyślną pogodę w holenderskim porcie Delfzijl.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE FRACHTOWE ZA MIESIĄC PAŹDZIERNIK 1933

Na uwagę zasługuje ożywienie frachtowania zboża i drzewa. Jak corocznie, zauważyć się daje większy popyt na tonaż na paźdz./początek listopada. W związku z tem frachty uległy pewnej zwyżce, co jest charakterystyczne dla miesięcy jesiennych.

Anglja. Frachtowanie z Gdańska i z Gdyni do Londynu pozostaje na tym samym poziomie jak poprzednio. Zafrachtowano cały szereg statków różnych bander pod ładunki DBB z Gdyni, jak również pod ładunki mieszane drzewa z Gdańska. Stawki frachtowe były częściowo wyższe od 3—6 d za std., aniżeli w końcu września.

Dużą zwyżkę frachtu należy zanotować przy frachtowaniu do Hull V. d. ponieważ statki naskutek ciągle trwającego przepełnienia portu muszą czekać dłuższy czas na wolne miejsce wyładunkowe. Podobno należy liczyć się z tym stanem do końca grudnia b. r., a to naskutek poważnego przywozu z Bałtyku i Morza Białego. Stawki frachtowe wahały się około sh. 34/— Baltwood gross.

Do Szkocji załadowano 2 ładunki kopalniaków i to 450 i 750 fadenów, tonaż skandynawski. Stawka frachtowa sh. 29/— za i. p. f.

Mniejsze partje do szkockich portów jak również większa część towaru do zach. Anglji była ładowana statkami linjowemi po zwykłych stawkach.

Holandja. W październiku nie zauważa się żadnego ożywienia we frachtowaniu zboża do Holandji. Stawki frachtowe zostają niezmienione po fl. 2,50 za tonę. Ładunki drobnicy jak również partje drzewa frachtowano na statki linjowe po stawkach fl. 13,— za std. Poza linjowemi nie zafrachtowano statków dodatkowych. Zauważyć należy transporty podkładów dębowych do Dordrechtu. Ładunki te idą na wykonanie starych kontraktów, z dalszemi ładunkami podkładów nie należy liczyć się w krótkim czasie, a to naskutek przepełnienia składów w Holandji.

Belgja. Ruch z Gdańska do Antwerpji był stosunkowo bardzo znaczny i przypuszczalnie z europejskich portów Antwerpja otrzymała najwięcej tonażu, wychodzącego z Gdańska. Podaż zboża i drzewa była znaczna i naskutek tego poza statkami linjowemi zafrachtowano cały szereg statków dodatkowych duńskich, szwedzkich i niemieckich. Stawki frachtowe na zboże wynosiły sh. 4/— w zł., częściowo trochę więcej, — za drzewo 20/6 do 21/— w zł. za std., za drzewo twarde 6/3 w zł. Ponieważ armatorzy przy ładunkach zboża mają zapewnienie terminowego załadunku i wyładunku, wolą brać ładunki zboża aniżeli drzewa do Antwerpji. Zauważyć należy następujące zafrachtowania:

niemiecki statek 500 std. pod pełne ładunki DBB z Gdyni do Antwerpji,
niemiecki statek 900 std. pod pełne ładunki DBB z Gdańska do Antwerpji,
niemiecki statek 1500 ton drzewa dębowego z Gdańska do Gandawy,
estoński statek 750 ton drzewa dębowego z Gdańska do Brukseli.

Francja. Frachtowano przeważnie w tym kierunku częściowo ładunki DBB i trochę drzewa dębowego jak również nasion. Większe partje zafrachtowano do Calais i Pain Boef.

Danja. Zafrachtowano cały szereg żaglowców do Danji pod ładunki zboża i makuchów. W ogólności podaż żaglowców była większa aniżeli ładunków, naskutek czego należy zanotować zniżkę frachtów aż do RM 4,50 do jednego duńskiego portu, nie położonego bardziej na północ jak Aarhus. Trochę wyższe stawki frachtowe płatne za ładunki soli potasowych, a to naskutek mniej dogodnych warunków ładowania.

Pod koniec października zafrachtowano kilka ładunków soli potasowych do Szwecji, przyczem płacono do portów południowych Szwecji kor. szw. 6,— za tonę. Na rynku liczy się z dalszemi transportami soli potasowych w przyszłych miesiącach.

FRACHTY HERBACIANE Z INDYJ HOLENDERSKICH

Konferencja frachtowa postanowiła podnieść ceny frachtów herbacianych z Indyj Holenderskich do portów europejskich z 25 guld. hol. na 27½ guldena hol. za metr^3.

WIADOMOŚCI TRANSPORTOWE

ROLA EKSPEDYTORA W ŻYCIU GOSPODARCZEM I ROZWOJU PORTU

Port każdego kraju stanowi nietylko okno, ale na rozcież otwarte drzwi na szeroki świat.

Z chwilą uzyskania niepodległości Polski, otrzymaliśmy jeden jedyny port, a mianowicie Gdańsk.

Gdy poszperamy w kartach historji, przekonamy się, że Gdańsk za czasów przedrozbiorowych korzystał z daleko idących przywileji i prerogatyw, udzielonych mu przez Polskę. Widzimy jednakowoż, że Gdańsk przywileje swoje wykorzystał tylko dla własnych i lokalnych celów, nie dbając zupełnie o interesy zaplecza. W owych czasach Gdańsk stosuje różne ograniczenia w stosunku do obywateli polskich i obcych j. np. zakaz osiedlania się w Gdańsku i inne, co uniemożliwiło powstanie w Polsce typu kupca morskiego. Po rozbiorze Polski, Gdańsk dostaje się całkowicie pod wpływy niemieckie i zatraca coraz to bardziej swój charakter portu handlowego. Niemcy tworzą z Gdańska miasto urzędnicze i garnizonowe. Przy rozbudowie sieci komunikacyjnej Gadńsk jest coraz to bardziej upośledzony na korzyść Hamburga i Szczecina. Nie widzimy bowiem dogodnych połączeń z zapleczem, nie znajdujemy dróg komunikacyjnych prowadzących z południa na północ, widzimy natomiast, że wszelkie budowane koleje prowadzone są w kierunku ze wschodu na zachód, zaś wszelkie taryfy kolejowe faworyzują porty sąsiednie, Królewiec, Hamburg i Szczecin. Dzięki tej polityce niemieckiej, popieranej zresztą przez rządy rosyjskie, Gdańsk coraz to bardziej zatraca swoje znaczenie jako port handlowy, zamorski handel zaś nasz zostaje całkowicie uzależniony od kupców hamburskich, którzy polskie towary rozsyłają na cały świat jako „made in Germany".

Dopiero z chwilą uzyskania niepodległości i przydzielenia Gdańska jako portu dla Polski, otwierają się zarówno dla miasta jak i dla portu Gdańska zupełnie nowe drogi. Gdańsk staje się bezpośrednim łącznikiem Polski z krajami zamorskiemi. Niewiele przedsiębiorstw wprawdzie zdało sobie sprawę z tego, że to wyjście na morze jest najsilniejszą podporą gospodarczego rozwoju Państwa. Brak polskiego typu kupca morskiego musiał być zastąpiony innym czynnikiem, a mianowicie czynnikiem ekspedytorskim, który stał się łącznikiem handlu i przemysłu polskiego z krajami zamorskiemi. Do tych nielicznych przedsiębiorstw, które wykazały zrozumienie sprawy, zaliczyć należy w pierwszym rzędzie jedno z najstarszych polskich towarzystw transportowych a mianowicie: Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne w Warszawie, które z pełnem umiłowaniem swego zawodu i w wierze, że świeżo zdobyta niepodległość utrwalona być może tylko przy poparciu czynników przemysłu i handu, rozpoczęło swą działalność w Gdańsku już w roku 1919. Poparte przez swoje oddziały w głównych ośrodkach przemysłu polskiego t. j. w Łodzi, Częstochowie, Sosnowcu, Białymstoku, Warszawie i innych, przyczyniło się ono do tego, że pozostające z nią od dziesiątek lat w koneksie firmy zagraniczne a specjalnie firmy zamorskie, kierowały wszelkie transporty przeznaczone dla Polski, a prowadzone przez Północne Towarzystwo transportowe i Ekspedycyjne, nie przez obce porty, lecz przez Gdańsk.

Działalność Północnego Towarzystwa Transportowego i Ekspedycyjnego nie ograniczyła się tylko do zdobywania dla Gdańska transportów przeznaczonych dla Polski, lecz firma ta starała się przyciągnąć do portu tego również ładunki idące w tranzycie przez Polskę, a przeznaczone specjalnie dla Rumunji.

Rozwój gospodarczy młodego Państwa naszego okazał konieczność stworzenia drugiego portu i dzięki inicjatywie Ministra E. Kwiatkowskiego i przy dalekoidącem poparciu Rządu naszego, powstał jeden z najpoważniejszych, a odpowiadający wszelkim wymaganiom nowoczesnej techniki, port prawdziwie polski — Gdynia.

Struktura gospodarcza i polityczna oraz wola współbudowy polskiego portu naka-

zały Północnemu Towarzystwo Transportowemu i Ekspedycyjnemu, rozszerzenie swej działalności na Gdynię.

Pierwszem zadaniem Północnego Towarzystwa było przyciągnięcie nowych ładunków do Gdyni, i powstał wyścig pracy pomiędzy dwoma oddziałami tejże firmy, z korzyścią dla obu portów, gdyż tak jeden jak i drugi oddział, starał się zdobywać nowe tereny działania.

Północne Towarzystwo było tą firmą, która w wielkiej mierze przyczyniła się do przyciągnięcia zamorskich ładunków wełny dla krajowego przemysłu, a w ostatnich czasach zdobyła tranzyt przez Polskę do Czechosłowacji.

Ruchliwa ta firma nie ogranicza się tylko do akwizycji ładunków i do technicznego przeprowadzania przeładunku towarów ze statku do wagonu i odwrotnie. Kierownictwo firmy współpracuje z Izbami Przemysłowo - Handlowemi i instytucjami gospodarczemi, stara się ono pogodzić często rozbieżne interesy klijenteli oraz przewoźników, wyszukuje najdogodniejsze i najtańsze drogi przewozowe morskie, zaś dzięki ścisłej współpracy z Ministerstwem Komunikacji wywiera wpływ na ustalanie konkurencyjnych taryf kolejowych w stosunku do taryf kolei zagranicznych, starających się o odciągnięcie tonażu od naszego portu. Przyczynia się w ten sposób do potanienia kosztów transportu, a co zatem idzie, do obniżenia kosztów produkcji naszego przemysłu, umożliwiając mu konkurencyjność w stosunku do zagranicy. Do osiągnięcia tego celu Północne Towarzystwo zorganizowało ruch zbiorowych wagonów od i do głównych ośrodków przemysłu polskiego dzięki czemu drobny przemysł i rzemieślnik polski są w stanie otrzymywać towary swoje w czasie jaknajszybszym przy minimalnych kosztach. Rozległa sieć poważnych korespondentów umożliwia północnemu Towarzystwu prowadzenie ładunków na całej przestrzeni od punktu produkcji do punktu konsumcji, odciągając w ten sposób w znacznym stopniu pracę swej klijenteli.

Dalszy rozwój portu naszego nie zależy dziś więcej w tym stopniu od czynników polskiego przemysłu i handlu, które wszelkiemi siłami port nasz popiera, lecz w tej samej mierze od sprawności czynników portowych.

Należy Gdynię nadal jak i dotychczas otaczać specjalną opieką i dostosować wszelkie przepisy i ustawy do wymagań portu, stosując w porcie tym politykę liberalną. Wtedy port nasz zdobędzie należne mu miejsce w rzędzie przodujących portów światowych.

TRANSPORTY BAWEŁNY KIEROWAĆ NA GDYNIĘ!

JEDNĄ z najmłodszych dziedzin w których port w Gdyni zaczyna wykazywać coraz to większą aktywność — to import bawełny.

Dotąd, importerzy polscy i szeregu krajów centralnej, południowej i południowo-wschodniej Europy, związani byli z portem Bremy, który był dotąd ośrodkiem importowym bawełny.

Pierwsze próby oderwania się naszego przemysłu włókienniczego od Bremy i skierowania transportów bawełny na Gdynię dały b. dodatnie wyniki i dziś już około 27 — 30% naszego zapotrzebowania krajowego pokrywane jest przez import gdyński.

Rozszerzenie tego importu, pogłębienie istniejących już stosunków naszego przemysłu włókienniczego z naszym portem, wydaje się nam kwestją krótkiego czasu, bowiem wszelkie trudności techniczne już zostały pokonane. Niedaleką więc winna być chwila, gdy pełne 100% zapotrzebowania krajowego na bawełnę pokrywane będzie w porcie Gdyni, a w ślad za tem zjawi się niewątpliwie zainteresowanie krajów sąsiednich — Węgier, Czechosłowacji, Austrji, państw bałtyckich i skandynawskich.

Dzięki swemu położeniu i najbardziej nowoczesnym wyposażeniom technicznym, Gdynia ma wszelkie dane by stać się drugą Bremą na rynku bawełnianym i przejąć jej rolę w stosunku do wielkiej części centralnej i wschodniej Europy.

Rozwój importu bawełny przez Gdynię winien jeszcze przyciągnąć uwagę sfer finansowych, których zadaniem będzie wypełnienie luki istniejącej w aparacie handlowym. Chodzi tu o finansowanie tranzakcji bawełnianych.

Dziś bowiem, liczne firmy przędzalnicze w kraju, korzystają z pośrednictwa Bremy, gdyż uzyskują tam, dzięki długoletnim stosunkom, dogodne warunki kredytowe. Na tę okoliczność musimy zwrócić baczniejszą uwagę.

Sądzimy jednak, iż już w krótkim czasie i ta ostatnia trudność zostanie przezwyciężona i w imporcie bawełny całkowicie uniezależnimy się od pośrednictwa portów obcych.

ULGI DLA TRANZYTU PRODUKTÓW POCHODZENIA ZWIERZĘCEGO.

Ministerstwo Reform Rolnych zgodziło się na dopuszczenie tranzytu surowców pochodzenia zwierzęcego bez specjalnych ograniczeń. Przesyłki winny być jedynie zaopatrzone:

1) w świadectwo zdrowotności, wystawione przez władze weterynaryjne kraju pochodzenia, lub przy przewozie łamanym przez władze odnośnego kraju, potwierdzające, że przesyłka jest częścią transportu, który był zaopatrzony w świadectwo zdrowotności.

Świadectwa zdrowotności dla produktów tranzytowych mogą być wystawione w obcych językach bez obowiązku dołączania tłumaczeń na język polski lub francuski z zastrzeżeniem, że władze celne mogą zażądać ich przetłomaczenia zależnie od uznania.

Świadectwa zdrowotności winny stwierdzać, że

a) produkty tranzytowe pochodzą ze zwierząt uznanych za wolne od zaraźliwych chorób zwierzęcych,

b) produkty nie pozostawały w styczności z osobami, zwierzętami lub przedmiotami, które mogłyby być rozsadnikami zaraźliwych chorób zwierzęcych,

c) produkty zostały poddane zabiegom unieszkodliwiającym zarazki chorób zwierzęcych.

2) Zastępcy firm importujących tranzytem przez Polskę (ekspedytorzy) winni bezwzględnie przedstawić władzom celnym dowody, z których wynika, że przesyłki tranzytowe produktów i surowców zwierzęcych będą bezwarunkowo przyjęte przez kraje przeznaczone.

Wszystkie urządzenia, użyte do przeładunku tych towarów winny być każdorazowo dokładnie oczyszczone i odkażone w myśl przepisów sanitarno-weterynaryjnych.

Rozporządzenie to odnosi się do przesyłek tranu, pierza, surowej wełny, surowej szczeciny, skór surowych końskich, bydlęcych, świńskich, solonych, mokro - solonych - surowych skór futrzanych, odpadków skór, tłuszczów zwierzęcych, jelit solonych i suszonych oraz mięsa.

Powyższe zarządzenia Ministerstwa Rolnictwa są tymczasowe, a w najbliższym czasie zostanie wydane specjalne rozporządzenie, które będzie normować tranzyt surowców pochodzenia zwierzęcego.

W związku z wymaganem przedkładaniem dowodów, stwierdzających, że przesyłki będą bezwarunkowo przyjmowane przez kraje przeznaczenia, może zachodzić potrzeba składowania ich w Gdyni, aż do czasu nadejścia tych dowodów.

Składowanie to nie będzie obciążało przesyłki, złożonej w magazynach Urzędu Morskiego, na podstawie uprawnienia dyrektora Urzędu Morskiego o możliwości zwalniania od opłat składowych na przeciąg 30 dni wszystkich towarów tranzytowych.

ULGI DLA TOWARÓW TRANZYTOWYCH W PORCIE GDYŃSKIM.

Dyrektor Urzędu Morskiego uprawniony został do stosowania ulg dla towarów tranzytowych w porcie gdyńskim, a mianowicie: może zwalniać towary tranzytowe od opłat składowych na przeciąg jednego miesiąca.

ROZBUDOWA POLSKO-CZESKOSŁOWACKICH TARYF PORTOWYCH

Poczynając od 1 grudnia, związkowa polsko-czeskosłowacka taryfa portowa w obrocie przez Gdańsk i Gdynię zostaje rozszerzona przez włączenie do niej szeregu towarów:

Asfalt, smoła beczkowa, żelazo-chrom, krzemiano-cirkon żelaza, żelazo-krzemomangan, żelazo-aluminio-krzem, żelazo-aluminio-krzemo-mangan, żelazo-wolfram, grafit, żywice, kości, kalafonja, kopra, mączka (z siemienia bawełnianego, z orzecha ziemnego) arrachidowa, lniana, kokosowa, z dyni, z ziarn dyni, z kuchów olejowych, z nasion oleistych, z ziarn palmowych, rzepakowa, z grochu Soya (mączka soyowa), nikiel, kuchy oleiste (morwa, rycynowe),

śrut z kości, z kuchów oleistych, cyanid sodowy, grysik pszenny, odpadki wełniane, zapałki.

Wyżej wymienione artykuły zostaną zaszeregowane jako odpowiednie pozycje w taryfie dla ruchu w kierunku portu — nr. 166, 167, 170, i 172, zaś w kierunku Czechosłowacji — nr. 268, 269 i 271. Pozycja 144 — makuchy i 260 — bawełna i szmaty, ulegną przeróbce i jako poz. 44 i 60 posiadające ważność w obydwu kierunkach, o rozszerzonym zakresie artykułów wcielone będą do taryfy. Pozatem, wprowadzone zostają postanowienia w sprawie reekspedycji przesyłek na stacji Bohumin w obrocie z obydwoma portami. Wprowadzenie tych postanowień nastąpi przez wydanie Uzupełnienia I, które ukaże się tak jak i cała taryfa w trzech językach — polskim, czechosłowackim i niemieckim.

ROZSZERZENIE TARYF TOWAROWYCH POLSKO-CZESKOSŁOWACKICH

W dniu 1 grudnia 1933 ukazały się dwa dalsze zeszyty taryf towarowych w obrocie czeskosłowacko-polskim. Zeszyt 7 — dla wywozu wyrobów szklanych i porcelanowych i zeszyt 8 — dla wywozu gliny i wyrobów glinianych z Czechosłowacji do Polski. Zeszyty ukażą się w trzech językach — czechosłowackim, polskim i niemieckim.

RUMUŃSKIE TARYFY ZWIĄZKOWE PRZEDŁUŻONE

Rumuńskie związkowe taryfy kolejowe z Austrją Czechosłowacją, Jugosławją. Niemcami i Polską zostały przedłużone do dn. 31 grudnia 1933 r. Przedłużenie ważności taryf obejmuje taryfy związkowe z Polską — węglową, towarową i portową dla Gdańska/Gdyni. Obwieszczenie o przedłużeniu taryf związkowych zawiera uwagę, iż taryfy mogą być zawieszone w działaniu za 14-dniowem wypowiedzeniem.

OBNIŻENIE TARYFY TOWAROWEJ NA DRZEWO Z RUMUNJI DO GDYNI

W taryfie związkowej Polsko - Rumuńskiej Nr. 25, poczynając od dn. 10 listopada, wprowadzona została ulga — stawki opłat przewozowych dla drzewa jodłowego, świerkowego, sosnowego i t. p. iglastego działów A 1), 2), 3) i 4) obniża się o 82 grosze a działu B o 106 groszy za 100 kg ze wszystkich stacji rumuńskich do stacyj portowych Gdynia i Gdańsk.

CZECHOSŁOWACKO-RUMUŃSKO-LEWANTYŃSKA TARYFA ZWIĄZKOWA.

Wzorując się na polsko-lewantyńskiej taryfie związkowej zarządy kolejowe Rumunji i Czechosłowacji opracowują nową Czechosłowacko-Lewantyńską taryfę związkową. Podstawą tej taryfy będą jednolite stawki frachtowe obliczane wprost od stacji załadowczej w Czechosłowacji do portów Istanbulu, Pireusu, Salonik, Alexandrji, Beyruthu, Port Saidu, Haify i Jaffy. Jako punkt przeładunkowy przewidziany jest port w Konstancy.

WSPÓŁPRACA MAŁEJ ENTENTY W DZIEDZINIE TRANSPORTÓW.

W Belgradzie rozpoczęły się w dn. 24 listopada narady przedstawicieli Małej Ententy nad współpracą w dziedzinie transportów kolejowych i okrętowych. W czasie tych obrad mają być przygotowane wnioski dla konferencji Małej Ententy jaka się ma odbyć niebawem w Pradze.

TARA CUKRU W BELGJI

Z dniem 15 listopada wprowadzona została jednolita tara przy transportach buraczanego i trzcinowego cukru importowanego do Belgji. Opakowanie drewniane (beczki, skrzynie i t. d.) — 10 kg, opakowanie z tkaniny — pojedyncze worki 1 kg, podwójne 2 kg, wszystko dla 100 kg wagi netto.

ZNIŻKI TARYFOWE NA TARGI W TEL AWIWIE.

Zarząd kolei czechosłowackich postanowił udzielić specjalnych zniżek dla eksponatów wysyłanych na Targi Lewantyńskie jakie mają się odbyć w Tel Awiwie od 26 kwietnia 1934 do 26 maja. Zarząd kolejowy turecki postanowił zniżyć taryfę dla tych eksponatów o 50%.

BAGAŻE EMIGRANTÓW DO PALESTYNY

Należy zwrócić uwagę, iż władze angielskie wymagają, aby do bagaży należących do emigrujących do Palestyny dołączane były dokładne spisy zawartości przesyłek sporządzone w języku angielskim. Tłomaczenia spisów mogą być dokonywane na miejscu. Przy wysyłce większej ilości przesyłek, należy sporządzić spisy dla każdej sztuki oddzielnie. Brak odpowiednich spisów zawartości powoduje trudności manipulacyjne oraz koszty dodatkowe.

KONKURENCJA TRANSPORTÓW SAMOCHODOWYCH A KOLEJE

W Paryżu obradowała komisja ekspertów zaproszona przez Międzynarodową Izbę Handlową dla zbadania wzajemnego stosunku kolei i transportu samochodowego. Obradom przewodniczył dr. D. Most. Komisja po zbadaniu opinji 37 krajów, wydała b. obszerną pracę, zawierającą następujące rozdziały: Państwo i koleje żelazne, państwo a trakcja samochodowa, możliwości uregulowania stosunków między kolejami a transportem samochodowym, system taryfowy.

NOWA RUMUŃSKA TARYFA KOLEJOWA

Dyrekcja CFR wprowadza w życie z dn. 1 stycznia 1934 część I-ą nowej taryfy przewozowej. Obowiązująca dotychczas taryfa z dn. 1 września 1930 r. straci moc obowiązującą. Odnośne rozporządzenie zostanie ogłoszone w „Monitorul Oficial".

KOLEJOWE KURSY WALUT ZAGRANICZNYCH

Na podstawie § 49 Regulaminu przewozu (Dz. U. R. P. z r. 1931, Nr. 93, poz. 721) Polskie Koleje Państwowe ogłaszają kolejowe kursy walut zagranicznych, według których przelicza się należności przewozowe, zaliczenia, opłaty dodatkowe lub inne opłaty, wyrażone w obcych walutach, a uiszczane w walucie krajowej (kursy przeliczenia), jak również według których przyjmuję się zapłatę w walucie obcej (kursy przyjmowania), mianowicie:

Kolejowy Kurs Walut Zagranicznych.

(Obowiązuje od dnia 24 listopada 1933 r., aż do odwołania).

Symbol waluty	1. **Waluty obce** (kursy przeliczenia):		2. **Kursy złotego polskiego** (kursy przyjmowania):		Symbol waluty
	Za 1 dolar złoty	8,92 zł.	Za 100 złotych ...	11,22 dolarów złotych	
0	„ „ „ St. Zjedn. Am. Półn. ...	5,60 „	„ „ „ ...	19,00 „ St. Zjedn Am.	
1	„ 100 franków francuskich	35,50 „		Półn.	0
2	„ „ „ szwajcarskich	174,00 „	„ „ „ ...	58,50 franków szwajcarskich .	2
11	„ „ „ złotych	172,00 „	„ „ „ ...	58,00 guldenów gdańskich ...	3
3	„ „ guldenów gdańskich	175,00 „	„ „ „ ...	387,00 koron czeskich	4
4	„ „ koron czeskich	26,70 „	„ „ „ ...	1875,00 lei rumuńskich	5
12	„ „ „ duńskich	133,00 „	„ „ „ ...	215,00 lirów włoskich	6
12	„ „ „ norweskich	150,00 „	„ „ „ ...	48,00 marek niemieckich ...	7
12	„ „ „ szwedzkich	154,00 „	„ „ „ ...	102,00 szylingów austryjackich .	9
5	„ „ lei rumuńskich	5,40 „	„ „ „ ...	58,20 franków złotych[1]) ...	
6	„ „ lirów włoskich	48,00 „	„ „ „ ...	840,00 dynarów jugosławiańskich	
7	„ „ marek niemieckich	214,00 „			
8	„ „ pengő węgierskich	120,00 „			
9	„ „ szylingów austryjackich ...	105,00 „			
	„ „ dynarów jugosłowiańskich ...	12,40 „			

[1]) Kurs ten nie ma zastosowania w komunikacji górnośląskiej — sąsiedzkiej.

Nr. F. D. V. 53/10.

Przedruk dozwolony z powołaniem się na źródło

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. zł. 500.—, 1/2 str. zł. 300.—, 1/4 str. zł. 150.—. Ogłoszenia drobne zł. 0,50 za m m przez 1 szpaltę w układzie 3 szpaltowym.

S. A. Z. G. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12. Tel. 5.87-98.

RZECZPOSPOLITA POLSKA

MINISTERSTWO SKARBU

OBWIESZCZENIE

O WYPUSZCZENIU BILETÓW SKARBOWYCH SERJI IV

Ministerstwo Skarbu podaje niniejszem do publicznej wiadomości, że w wykonaniu ustawy z dnia 24 marca 1933 roku (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 172) oraz rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 15 listopada 1933 roku (Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 703) wypuszczone zostały do obiegu bilety skarbowe serji IV w odcinkach po 1.000 i 10.000 złotych na łączną sumę 50.000.000 złotych.

Terminy biletów skarbowych serji IV są trzy i sześciomiesięczne. Oprocentowanie biletów trzymiesięcznych wynosi 4½%, zaś biletów sześciomiesięcznych 5% w stosunku rocznym, przyczem odsetki płatne są zgóry przez potrącenie od wartości imiennej biletów. Bilety skarbowe są wolne od podatku od kapitałów i rent.

Bilety skarbowe mają wszelkie prawa papierów, posiadających bezpieczeństwo pupilarne. Bilety skarbowe nie podlegają ustawie o utraconych tytułach na okaziciela.

Rzeczpospolita Polska **Ministerstwo Skarbu**

OBWIESZCZENIE

O WYPUSZCZENIU BONÓW FUNDUSZU INWESTYCYJNEGO

Ministerstwo Skarbu podaje niniejszem do publicznej wiadomości, że w wykonaniu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933 r. o Funduszu Inwestycyjnym (Dz. U. R. P. Nr. 85, poz. 636) oraz rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 10-go listopada 1933 r. (Dz. Urz. R. P. Nr. 89, poz. 694) wypuszcza się z dniem 1 grudnia 1933 r. dziesięć seryj Bonów Funduszu Inwestycyjnego po 40.000 odcinków 25-złotowych o numeracji kolejnej od 00001 do 40.000 na łączną sumę 10.000.000 złotych.

Bony Funduszu Inwestycyjnego wymieniane są na gotówkę według wartości imiennej przez kasy urzędów skarbowych oraz przyjmowane w imiennej ich wartości przez kasy urzędów skarbowych i celnych na zapłatę wszelkich państwowych podatków i danin, opłat, ceł, kar pieniężnych i grzywień oraz na spłatę zobowiązań. Umarzanie Bonów Funduszu inwestycyjnego odbywa się w drodze publicznego wylosowania co czwartek przez Komisję rządową siedmiu numerów z liczby numerów od 1 do 40.000 z tem, że bony każdej z dziesięciu seryj, opatrzone wylosowanemi numerami, podlegają wykupowi przez kasy urzędów skarbowych po zł. 100 za bon 25-złotowy.

Pierwsze losowanie Bonów Funduszu Inwestycyjnego odbędzie się dnia 28 grudnia 1933 r.

Bony Funduszu Inwestycyjnego i przychody od nich są wolne od wszelkich podatków i danin państwowych i samorządowych.

Bony Funduszu Inwestycyjnego nie podlegają działaniu ustawy o utraconych tytułach na okaziciela.

Bony Funduszu Inwestycyjnego mają wszelkie prawa papierów, posiadających bezpieczeństwo pupilarne.

Za Bony Funduszu Inwestycyjnego odpowiada Skarb Państwa; zabezpieczenie specjalne stanowią nadto: majątek i dochody Funduszu Inwestycyjnego oraz cały majątek i dochody Lasów Państwowych stosownie do postanowień art. 9 powołanego na wstępie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933 r.

Bony Funduszu Inwestycyjnego sprzedawane są przez kasy urzędów skarbowych.

Ministerstwo Skarbu.